Skrzydlata POLSKA



NR 38 (220) • 18 WRZEŚNIA 1955 r. • ROK WYDANIA XI • CENA 70 GR

Witamy II Spadochronowe Mistrzostwa Polski

ROZPOCZYNAJĄCE się w dniu 18 września br. w Białymstoku II Spadochronowe Mistrzostwa Polski, są już trzecią z kolei imprezą spadochronową w Polsce Ludowej. Od I SpadMP minął zaledwie rok. W ciągu tego czasu nasi sportowcy spadochronowi ustanowili dwa rekordy świata (Kubaczewski i Lobodda) oraz szereg rekordów krajowych. Na wyróżnienie zasługują skoczkowie Aeroklubu Warszawskiego osiągający z każdym miesiącem coraz lepsze wyniki (Skatulska, Wojtkowska i Lipowczan).

W miesiącu sierpniu dobrze zaprezentowali się poza granicami kraju nasi skoczkowie biorąc po raz pierwszy udział w Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii. Zdobyli oni dla barw Polski IV miejsce oraz wiele doświadczenia spadochronowego. Ostatnio również przeprowadzono doskonalący kurs skoków na wodę, który przyniósł naszym skoczkom wiele cennych umiejętności.

Witając II SpadMP życzymy uczestnikom jak najlepszych osiągnięć, które po Międzynarodowych Zawodach Spadochronowych w Bułgarii będą przeglądem naszych sił przed czekającymi nas w przyszłym roku Spadochronowymi Mistrzostwami Świata.

Spadochroniarki warszawskie pozdrawiają II SMP

SPADOCHRONIARKI warszawskie rzucając wezwanie swoim koleżankom z innych aeroklubów (zamieszczone w numerze 34 „Skrzydlatej" z br.) ustanowiły ostatnio dwa nowe krajowe rekordy spadochronowe. Oto dnia 7 września Maria Wojtkowska wykonała skok na celność lądowania z wysokości 600 m z opóźnionym otwarciem spadochronu, ustanawiając wynikiem (4,9 m i 26,9 m) 15,9 m od środka koła krajowy rekord spadochronowy. W dwa dni później — 9 września Romana Skatulska wykonała skok na celność lądowania z wysokości 1 000 m z opóźnionym otwarciem spadochronu uzyskując wynik 29,6 m od środka koła. Po sprawdzeniu barografów okazało się, że drugi skok nie został zanotowany przez barograf. Uparta jednak spadochroniarka powtórzyła swój skok 10 września uzyskując wynik nieco gorszy, bo 39,1 m od środka koła (18,2 m i 61, 0 m). Młoda spadochroniarka swoim wyczynem ustanowiła nowy rekord Polski, który jednocześnie pretenduje do rekordu świata.

WROCŁAW ZWYCIĘŻYŁ W XX OZML

DNIA 11 września br. zakończyły się w Warszawie XX Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających. Zwycięstwo odniosła ekipa Wrocławia przed Krakowem i Poznaniem. Dalsze kolejne miejsca zajęły następujące ZW LPŻ: 4 — Łódź, 5 — Warszawa St. 6 — Warszawa woj., 7 — Stalinogród, 8 — Rzeszów, 9 — Szczecin, 10 — Białystok, 11 — Lublin, 12 — Bydgoszcz, 13 — Zielona Góra, 14 — Gdańsk, 15 — Kielce, 16 — Opole, 17 — Koszalin.

Zespołowe zwycięstwo w klasie mistrzowskiej odniosła również ekipa Wrocławia zdobywając puchar przechodni tyg. „Skrzydlata Polska". Mistrzami Polski zostali: w szybowcach i gumówkach — W. Niestoj Warszawa; w silnikowych — W. Bredsznajder, Łódź. Indywidualnym zwycięzcą w XX OZML został inż. Henryk Bazylewicz z Krakowa. Wręczenia nagród dokonał Prezes ZG LPŻ gen. bryg Józef Turski.

Szczegółowe wyniki poszczególnych konkurencji i sprawozdanie z zawodów podamy w numerach następnych.

Nasza okładka: Międzynarodowe Zawody Spadochronowe w Bułgarii były cenną wymianą doświadczeń oraz zacieśnieniem więzów przyjaźni między polskimi i radzieckimi skoczkami spadochronowymi. Na zdjęciu Mistrz Sportu Zbigniew Chronik (po lewej) wymienia przyjacielski uścisk dłoni z Zasłużonym Mistrzem Sportu Pawłem Storczenko podczas wręczania proporczyków.
Foto: R. Lewandowski

Ogólna punktacja po czterech konkurencjach

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Punkty
1	Pieczewski Józef	Łódzki	2000
2	Wawrzyniak Eligiusz	Krakowski	1890
3	Kępka Franciszek	Bielsko-Bialski	1776
4	Michalski Jerzy	Warszawski	1634
5	Girulski Zbigniew	Wrocławski	1321
6	Golba Przemysław	Szczeciński	1181
7	Kołodziej Stanisław	Warszawski	1125
8	Wodzyński Bogusław	Szczeciński	1019
9	Szyłkiewicz Jerzy	Rzeszowski	975
10	Sobieszczański Jarosław	Warszawski	921
11	Kaczmarek Tadeusz	Poznański	674
12	Majewski Zdzisław	Kielecki	371
13	Matonóg Wojciech	Bielsko-Bialski	281
14	Zimmer Eugeniusz	Szczeciński	210
15	Maluty Stanisław	Krakowski	202
16	Gintrowski Ryszard	Poznański	0

Szybowcowe Mistrzostwa Juniorów

Wyniki rozegranej w dniu 6 września 1955 r. konkurencji przelotu prędkościowego na trasie docelowo-powrotnej 4 razy po 10 km między szczytami gór Kiczera i Magurka.

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	prędkość w km/h	odległość w km	Punkty
1	Pieczewski Józef	Łódzki	52,1	40	1000
2	Wawrzyniak Eligiusz	Krakowski	48	40	890
3	Kaczmarek Tadeusz	Poznański	40	40	674
4	Kołodziej Stanisław	Warszawski	—	28	472
5	Majewski Zdzisław	Kielecki	—	22	371
6	Kępka Franciszek	Bielsko-Bialski	—	18	303
7—8	Michalski Jerzy	Warszawski	—	12	202
7—8	Maluty Stanisław	Krakowski	—	12	202
9	Szyłkiewicz Jerzy	Rzeszowski	—	8	135
10—11	Wodzyński Bogusław	Szczeciński	—	2	34
10—11	Girulski Zbigniew	Wrocławski	—	2	34
12	Gintrowski Ryszard	Poznański	—	—	0
13	Golba Przemysław	Szczeciński	—	—	0
14	Matonóg Wojciech	Bielsko-Bialski	—	—	0
15	Sobieszczański Jarosław	Warszawski	—	—	0
16	Zimmer Eugeniusz	Szczeciński	—	—	0

Wyniki rozegranej w dniu 8 września 1955 r. konkurencji wysokościowej (suma trzech przewyższeń liczona do podstawy chmur).

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Przewyższenie				
			I	II	III	Suma	Punkty
1	Wawrzyniak Eligiusz	Krakowski	1075	725	450	2250	1000
2	Wodzyński Bogusław	Szczeciński	525	1000	700	2225	985
3	Kępka Franciszek	B.-Bialski	965	525	975	1965	826
4	Michalski Jerzy	Warszawski	475	475	875	1825	742
5	Golba Przemysław	Szczeciński	420	440	210	1070	285
6—16	Gintrowski Ryszard	Poznański	Niesklasyfikowany			—	0
6—16	Girulski Zbigniew	Wrocławski		,,		—	0
6—16	Kaczmarek Tadeusz	Poznański		,,		—	0
6—16	Kołodziej Stanisław	Warszawski		,,		—	0
6—16	Maluty Stanisław	Krakowski		,,		—	0
6—16	Majewski Zdzisław	Kielecki		,,		—	0
6—16	Matonóg Wojciech	B.-Bialski		,,		—	0
6—16	Pieczewski Józef	Łódzki		,,		—	0
6—16	Sobieszczański Jarosław	Warszawski		,,		—	0
6—16	Szyłkiewicz Jerzy	Rzeszowski		,,		—	0
6—16	Zimmer Eugeniusz	Szczeciński		,,		—	0

Wyniki rozegranej w dniu 9. 9. 1955 konkurencji przelotu docelowo-powrotnego na trasie Żar—Aleksandrowice—Żar

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Prędk. przel. w km/h	Punkty
1	Girulski Zbigniew	Wrocławski	40,4	1000
2—16	pozostali		—	0

Wyniki rozegranej w dniu 10. 9. 55 r. konkurencji wysokościowej (suma trzech przewyższeń liczona do podstawy chmur)

Miejsce	Zawodnik	Aeroklub	Przewyższenia				
			I	II	III	Suma	Punkty
1	Pieczewski Józef	Łódzki	1500	1250	1675	4425	1000
2	Sobieszczański Jarosław	Warszawski	1350	1525	1250	4125	921
3	Golba Przemysław	Szczeciński	1425	1300	1300	4025	896
4	Szyłkiewicz Jerzy	Rzeszowski	1350	1188	1275	3813	840
5	Michalski Jerzy	Warszawski	1450	975	925	3350	720
6	Kołodziej Stanisław	Warszawski	1450	685	965	3100	653
7	Kępka Franciszek	B.-Bialski	1270	820	985	3075	647
8	Girulski Zbigniew	Wrocławski	1225	175	300	1700	287
9	Matonóg Wojciech	B.-Bialski	700	150	825	1675	281
10	Zimmer Eugeniusz	Szczeciński	1000	250	150	1400	210
11—16	Gintrowski Ryszard	Poznański	Niesklasyfikowany				0
11—16	Kaczmarek Tadeusz	Poznański		,,		—	0
11—16	Majewski Zdzisław	Kielecki		,,		—	0
11—16	Maluty Stanisław	Krakowski		,,		—	0
11—16	Wawrzyniak Eligiusz	Krakowski		,,		—	0
11—16	Wodzyński Bogusław	Szczeciński		,,		—	0

Komunikat specjalny Kierownictwa I Samolotowych Mistrzostw Polski Lotnictwa Sportowego



Zgodnie z planem przygotowania organizacyjnego I Samolotowych Mistrzostw Polski Kierownictwo Mistrzostw wraz z Komisją Sędziowską imprezy przeprowadziło w dniu 8 września praktyczne próby rozegrania poszczególnych konkurencji, przewidzianych programem zawodów.

Na podstawie uzyskanych wyników prób praktycznych oraz na podstawie uwag i wniosków, nadesłanych przez przedstawicieli poszczególnych aeroklubów, Kierownictwo Mistrzostw wprowadziło niżej podane zmiany i uzupełnienia do Regulaminu I Samolotowych Mistrzostw Polski, obowiązujące z dniem ogłoszenia:

Kalendarz Mistrzostw Juniorów

30. 9. Konkurencja I:
Zlot na punktualność
Konkurencja II:
Próba kotwiczenia

1.10. Konkurencja III:
Przelot nawigacyjny
Lądowanie w prostokącie

2.10. Konkurencja IV:
Próba pilotażowa (progr. obowiązkowy)
Ocena lądowania normalnego
Konkurencja V:
Strzelanie z broni małokalibrowej

3.10. Konkurencja VI:
Start na bramkę
Lądowanie na punkt z wyłączonym silnikiem
Zakończenie Mistrzostw.

Kalendarz Mistrzostw Seniorów

5.10 Konkurencja I:
Zlot na punktualność
Konkurencja II:
Próba kotwiczenia

6.10. Konkurencja III:
Przelot nawigacyjny
Lądowanie znad bramki w prostokącie

7.10. Konkurencja IV:
Próba pilotażowa (prog. obowiązkowy)
Ocena lądowania normalnego
Konkurencja V:
Strzelanie z broni małokalibrowej

8.10. Konkurencja VI:
Przelot nawigacyjny
Lądowanie na punkt z pracującym silnikiem

9.10. Konkurencja VII:
Ocena startu normalnego
Próba pilotażowa (program dowolny)
Zakończenie Mistrzostw.

Uzupełnienia i zmiany dotyczące omówień konkurencji i prób

1. Zlot na punktualność wykonywany w locie prostoliniowym z kierunku KPT Piaseczno, odbywa się ze zniżeniem do wysokości 100 m nad taśmą mety, wyłożoną na środku lotniska Gocław, prostopadle do kierunku nalotu.
2. W konkurencji III seniorów (wg. podanego wyżej, poprawionego kalendarza Mistrzostw) próba lądowania znad bramki odbywa się bez użycia klap, w prostokącie wytyczonym na lotnisku, przy czym dobieg samolotu z wyjściem jakiejkolwiek jego części poza granicę prostokąta, powoduje niezaliczenie próby. Długość lądowania mierzona jest od bramki do kółka ogonowego samolotu.
3. W konkurencji IV seniorów (wg. poprawionego kalendarza), w próbie oceny lądowania normalnego, lądowanie to odbywa się z użyciem klap, bez wykonania ślizgów.
4. W konkurencji IV seniorów, próba pilotażowa odbywa się wg. następującego programu obowiązkowego: zawrót w prawo, wywrót w lewo, zawrót w prawo, wywot w lewo, pętla, przewrót w prawo, zawrót w lewo, półtora okrążenia w locie odwróconym w prawo, pół pętli odwróconej w górę, beczka w lewo, beczka w prawo.
5. W konkurencji IV juniorów i seniorów próbę pilotażową (progr. obowiązkowy) rozpoczynać należy na wysokości 1 000 m.

Uzupełnienia i zmiany dotyczące punktacji

6. W konkurencji zlotu na punktualność przy różnicach czasu nalotu powyżej 5 minut, odejmuje się po 10 punktów za każde pełne 30 sekund.
7. W próbie kotwiczenia zawodnik, który dostanie ocenę zero za prawidłowość kotwiczenia, traci automatycznie wszystkie punkty również za sprawność kotwiczenia.
8. W przelotach nawigacyjnych juniorów i seniorów, za wykonanie zadania nawigacyjnego zawodnik otrzymuje od 0 do 200 punktów, w zależności od oceny komisji sędziowskiej.
9. W próbie seniorów — lądowanie znak bramki w prostokącie, zawodnik otrzymuje punkty wg. wzoru 300-L.
10. W próbach pilotażowych wg. programu obowiązkowego, zawodnicy grupy juniorów i seniorów otrzymują punkty od 0 do 300, wg. oceny komisji sędziowskiej.
11. W próbie pilotażowej seniorów wg. programu dowolnego, zawodnicy otrzymują punkty od 0 do 300, w zależności od oceny komisji sędziowskiej.
12. Komisje sędziowskie punktujące poszczególne próby wg. ocen obiektywnych składają się z trzech lub pięciu sędziów, przy czym jako ostateczna wartość punktowa przyjmowana jest **ocena środkowa**, po odrzuceniu ocen niższych i wyższych od środkowej.

Postanowienia dodatkowe

13. Ograniczenie wieku zawodników startujących w Mistrzostwach Juniorów zostało zniesione.
14. W związku z ewentualnością ubiegania się poszczególnych uczestników Mistrzostw o tytuły Mistrza Sportu wg. norm Jednolitej Klasyfikacji GKKF, Komisja Sędziowska Mistrzostw ustaliła, że maksymalna ilość punktów możliwych do zdobycia za konkurencje lotnicze (z pominięciem próby strzelania z broni małokalibrowej) wynosi:

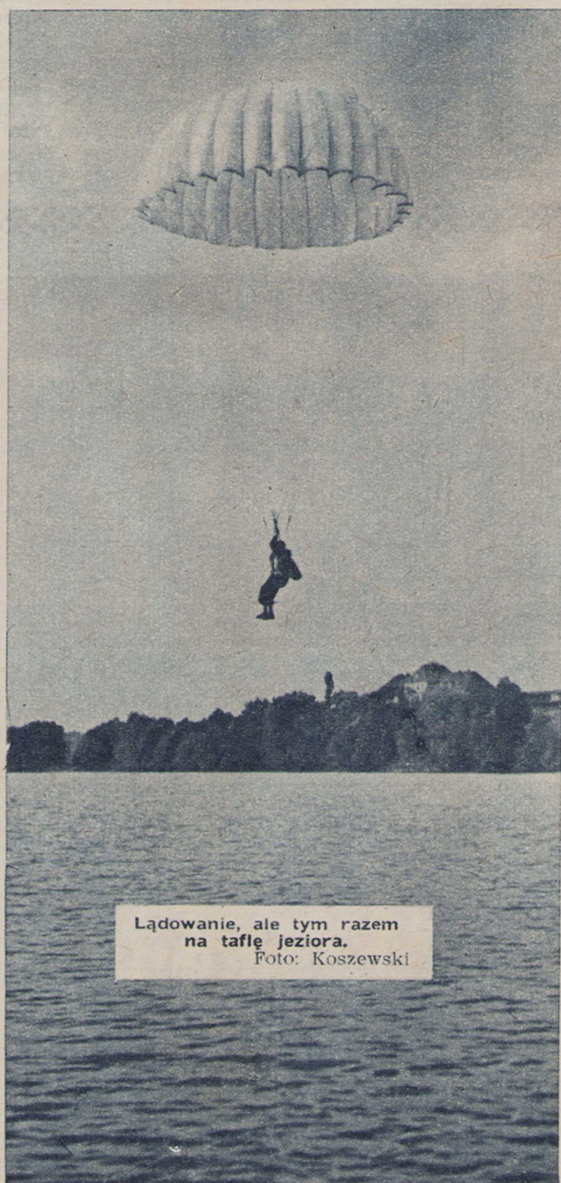
w Mistrzostwach Juniorów — 1 540 pkt.
w Mistrzostwach Seniorów — 2 159 pkt.

Dla spełnienia warunków do tytułu Mistrza Sportu Samolotowego zawodnicy poszczególnych grup muszą uzyskać przynajmniej 90% podanych ilości punktów, wyłącznie za konkurencje lotnicze (bez strzelania).

KIEROWNICTWO I SAMOLOTOWYCH MISTRZOSTW POLSKI LOTNICTWA SPORTOWEGO

Skoki na wodę
W MRĄGOWIE

OD WŁASNEGO KORESPONDENTA



Lądowanie, ale tym razem na taflę jeziora.
Foto: Koszewski

PRZED wyjazdem z Warszawy odbywała się długa i namiętna dyskusja, gdzie należy zorganizować drugi spadochronowy kurs skoków na wodę. Istniały dwie alternatywy: Giżycko lub Mrągowo. W końcu zapadła decyzja na korzyść Mrągowa. Koledzy z Działu Wodnego LPŻ długo nie mogli nam przebaczyć tej decyzji. Tłumaczyli z nieukrywanym żalem, że połączenie mistrzostw wodnych LPŻ ze spadochronowym kursem skoków na wodę dałoby prawidłowe małżeństwo: właściwie można by zademonstrować licznym wczasowiczom z całej Polski problematykę LPŻ-owską, a zatem wygrałoby się moment popularyzatorsko - propagandowy.

Na korzyść Mrągowa i jeziora Czos przemawiały „biurowe" warunki. Ponieważ Centrum Techniczne w Mrągowie ma w tym okresie przerwę w szkoleniu kadry naziemnej, a zatem cała szkoła będzie do dyspozycji kursu. Cały witraż wspaniałych warunków rozwiał się — jak za dotknięciem czarodziejskiej laski — po zetknięciu z rzeczywistością.

Centrum Techniczne nie przedstawia sobą dni dawnej świetności, czystości i estetyki pomieszczeń i otoczenia. Niewesołe refleksje ogarniają człowieka chodzącego po zabudowaniach Centrum. Szereg mniejszych i większych zaniedbań (m. in. znajdujący się w nienależytym stanie sprzęt ppożarowy, zabite sklejką lub zalepione papierem okno, walające się beczki ze smołą, zaniedbane klomby i trawniki) świadczy o braku koniecznej troski o stan i konserwację naszego mienia. Zresztą do podobnych wniosków dochodzi się często oglądając niektóre inne nasze aerokluby i szkoły.

Przed V Światowym Festiwalem Młodzieży i Studentów w Warszawie wystąpiono na łamach „Przeglądu Sportowego" z ostrą krytyką stanu i konserwacji niektórych naszych obiektów sportowych. Z podobnie ostrą krytyką należy wystąpić w sprawie naszych obiektów lotniczych i nie tylko lotniczych, a w ogóle LPŻ-owskich. Taki na przykład Ośrodek Sportów Wodnych LPŻ w Mrągowie przedstawia sobą kardynalny stan zaniedbania, graniczącego z niechlujstwem.

Bez gospodarskiej, serdecznej troski o powierzony nam sprzęt, urządzenia i obiekty nie możemy myśleć o wzroście naszej organizacji i autorytecie wśród społeczeństwa.

*

PIERWSZE dni kursu skoków na wodę upłynęły na teoretycznym i naziemnym przygotowaniu skoczków. Instruktorzy Marian Kamiński i Zdzisław Chyliński niezmordowanie przeprowadzali wykłady teoretyczne (jak np. technika wykonywania skoków na wodę, posługiwanie się kamizelką ratowniczą, eksploatacją i konserwacją spadochronów po skokach na wodę) oraz naziemne ćwiczenia z wypinania się z uprzęży i z kamizelką. Prawie bezpośrednio po powrocie z Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych z Bułgarii przybył na kurs kierownik wyszkolenia Mieczysław Kamiński, by służyć swym doświadczeniem nabytym na ubiegłorocznym kursie skoków na wodę, który jak wiadomo odbył się również na terenie województwa olsztyńskiego.

Ten kto wybrał w sierpniu wczasy na malowniczych Mazurach „miał nosa". Podczas, gdy na szybowisku Żar lało i to lało prawie codziennie, urocze jezioro Czos kąpało się w słońcu. Jezioro Czos ma kształt podkowy. Podkowa jest synonimem pomyślności. I do pierwszych skoków wystartowano pomyślnie. Wspaniała pogoda, przy stosunkowo słabym wietrze, stworzyła idealne warunki do skoków na wodę.

*

W piątek po południu po raz pierwszy zawisła śnieżno-biała czasza spadochronu nad brunatno-siną taf-

c. d. na str. 4

A. S. SMIRNOW

POBIEDA kołysząc się miękko przemknęła obok fabrycznych wrót „Proletarki", minęła grupki młodzieży gapiącej się na człowieka w lotniczym mundurze siedzącego za kierownicą i skierowała się wprost na szosę wiodącą do lotniska aeroklubu. Aleksiej Siemienowicz Smirnow dobrze znał tę drogę. Ile to razy przemierzał ją, będąc pilotem aeroklubu... W tej samej chwili, gdy pomyślał o swoich pierwszych lotniczych krokach, ujrzał w oddali podchodzący do lądowania samolot „Po-2".

— Spójrz mamo — zwrócił się do siedzącej obok niego kobiety, wskazując na samolot. — Ja też na tym lotnisku nauczyłem się latać.

I teraz pomyślał o tym, że właściwie, gdyby nie ta pierwsza szkoła latania w aeroklubie, nie byłby dziś pilotem myśliwskim. Tu właśnie, jako 19-letni robotnik, zaczął poznawać trudną, skomplikowaną wiedzę lotniczą. Przez kanwę wspomnień przesunęła się postać srogiego, lecz także ukochanego instruktora Malkowa. Jego uwagi nie uszła żadna, najmniejsza nawet pomyłka ucznia.

— Instruktor to jak lekarz — mawiał on często — musi od razu postawić trafną diagnozę i dać uczniowi jak najwięcej skutecznych recept, mając przy tym do każdego indywidualne podejście.

Wiele metod wychowawczych przejął od swego nauczyciela Aleksiej Smirnow. Gdy stał się już dojrzałym pilotem i dowodził eskadrą na froncie, zawsze pamiętał o swoim pierwszym instruktorze i starał się go naśladować.

Pewnego razu młody pilot, który niedawo przyszedł do eskadry Smirnowa, popełnił poważny błąd przy lądowaniu — wysoko wyrwał maszynę.



Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego, pułkownik gwardii A. S. Smirnow.

— Jakby postąpił w tym przypadku instruktor Malkow? — zapytał wówczas siebie Smirnow. Rozmyślał nad tym długo, aż wreszcie znalazł rozwiązanie. Następnego dnia zwrócił się do pilota: „Polecimy razem, pokażę ci jak trzeba podchodzić do lądowania".

Aeroklub! Słowo to, gdzieby człowiek nie był, przywodzi na pamięć pierwszy samodzielny lot. Smirnow wspominał je więc często i na frontach Wielkiej Wojny Narodowej, kiedy to jego umiejętności pilotażowe z dnia na dzień przeradzały się w mistrzostwo. Odwagi i męstwa mu nie brakowało.

Pod Woronеżem np. Smirnow wpadł w zasadzkę, z której ledwo wyszedł z życiem. Wykonując jeden z kolejnych myśliwskich lotów spotkał się on z dwoma dziewiątkami „Junkersów", które szły pod osłoną „Messerschmittów". Błyskawicznie wdarł się w szyk bombowców i odważny pilot pierwszą serią zestrzelił faszystowski samolot. Gdy szykował się do powtórzenia ataku, na pomoc „Junkersom" przyszły „Messerschmitty". Smirnow przyjął walkę, z wprawą wykonał zwrot bojowy i w tej samej chwili ujrzał na swym ogonie samolot wroga. Długa seria przeszyła maszynę napastnika, który mimo to zebrał siły do ucieczki. Puścił się więc za nim w pogoń i w rezultacie zestrzelił go. W ogniu walki Smirnow nie zauważył że drugi faszystowski myśliwiec zwalił się na niego z góry i serią strzałów trafił w jego samolot. Życie swe musiał on wówczas ratować skokiem ze spadochronem.

Walka ta była dla Smirnowa niezapomnianą lekcją, z której wyciągnął wniosek, że odwaga i męstwo muszą zawsze iść w parze ze zdrowym rozsądkiem. Wszczynanie nieprzemyślanych ataków jest niedopuszczalne. Każda następna walka stawała się dla niego wielką szkołą bojową i przedmiotem głębokiej analizy. Poznawał manewry wroga i przeciwstawiał mu swoją taktykę, coraz bardziej doskonaląc swoje mistrzostwo bojowe. Atakował przeciwnika śmiało i nieoczekiwanie, łącząc umiejętnie manewr bojowy z ogniem; starał się zawsze unieszkodliwić wroga od razu w pierwszym ataku. To były najbardziej charakterystyczne cechy jego walk powietrznych nad Leningradem i Woronеżem, na frontach Kalinińskim i Przybałtyckim.

Jeszcze w pierwszym roku wojny Smirnow, wychowanek Komsomołu, wstąpił do patrii. „W te groźne i ciężkie dla Ojczyzny dni — pisał on w swoim podaniu do organizacji partyjnej pułku — moim największym życzeniem jest zostać komunistą. Za wielką i słuszną sprawę, za zwycięstwo komunizmu gotów jestem oddać wszystkie swoje siły, a jeśli zajdzie potrzeba — i życie".

Partia Komunistyczna wykształciła w młodym oficerze wysokie moralno-bojowe cechy — bezgraniczne oddanie swojej Ojczyźnie i zaciętą nienawiść do jej wrogów. Ona wychowała go na żołnierza nie lękającego się żadnych trudności i gotowego w każdej chwili do bohaterskich czynów w imię Ojczyzny.

Wielkie zalety bojowe Smirnowa uwidoczniły się szczególnie wyraźnie w walkach nad Niewielem. Po 6—8 lotów wykonywał on w ciągu jednego dnia i żaden z nich nie obywał się bez spotkania z faszystami. Spostrzegłszy w powietrzu nieprzyjaciela, odważny lotnik nawiązywał z nim walkę, zaskakując taktyką. Narzucał mu zawsze swoją wolę, znajdując się w ciągłym ataku.

Zwycięskie walki nad Niewielem były szczególnie doniosłym wydarzeniem w życiu Smirnowa; za nie bowiem otrzymał on tytuł Bohatera Związku Radzieckiego. To wysokie odznaczenie dodało mu sił do jeszcze bardziej wytężonej walki. Nie było dnia, żeby dowódca eskadry Smirnow nie strącił trzech — czterech faszystowskich samolotów. Sława o jego odwadze i męstwie rozeszła się wówczas po całym froncie.

Aleksiej Smirnow nigdy nie uwypuklał swoich bojowych zasług. Był raczej przeświadczony, że jeszcze za mało wie i umie, toteż w wolnych chwilach niejednokrotnie można go było spotkać z podręcznikiem aerodynamiki w ręku. Nieustanna praca nad sobą pozwalała mu na staczanie zwycięskich walk powietrznych.

Pewnego razu zdarzyło się, że Smirnow spotkał się sam jeden z kilkoma faszystowskimi myśliwcami i został przez nie okrążony. Sytuacja była groźna, jednak dzięki swoim przemyślanym, zwinnym manewrom zdołał wyrwać się z okrążenia. Znalazłszy się z tyłu atakującej go pary, wymierzył długą serię w ogon „Focke-Wulfa", z którego buchnął czarny warkocz dymu.

Trzydzieści cztery strącone samoloty wroga — to plon walk Dwukrotnego Bohatera Związku Radzieckiego, pułkownika gwardii A. S. Smirnowa na frontach Wielkiej Wojny Narodowej.

*

A teraz Smirnow jechał na spotkanie z młodymi pilotami aeroklubu, w którym się wychował... opowiedział im o swoich pierwszych latach szkolnych w aeroklubie i o tych, za które mundur jego zdobią dziś ordery. Pytaniom nie było końca. Toteż Smirnow stwierdził z satysfakcją, że krąg zainteresowań młodych pilotów rozszerzył się niewspółmiernie. Nic zresztą dziwnego, bowiem radziecka technika lotnicza poczyniła olbrzymi krok naprzód, a więc wyrośli i ludzie, którzy muszą ją opanować.

Za chwilę pułkownik Smirnow siedział już w kabinie samolotu UT-2 pilotowanego przez Wieniediktowa. Samolot uniósł się w powietrze, a pod jego skrzydłami przepływały znajome z dawnych lat punkty orientacyjne: szosa, niebieska wstęga rzeki, a w dali ukazała się Wołga. I wydawało mu się, że jego życie lotnicze zaczęło się od nowa...

B. SZUKANOW

ią jeziora. Inauguracyjny skok wykonał kierownik wyszkolenia kursu. W łodzi motorowej stojącej na boi na środku wschodniej części jeziora wszyscy uczestnicy kursu wraz z instruktorami bacznie śledzili każdy ruch skoczka aż do momentu — przetransportowania go na łódź desantową. Radośnie i groźnie wył silnik zwrotnej i sprawnie obsługiwanej przez Zygmunta Szwarca łodzi, transportującej mokrego i zawsze uśmiechniętego Mietka.

A potem jeden po drugim nastąpiły dalsze pokazowo-instruktorskie skoki kadry. Po pierwszym skoku instruktora Mariana Kamińskiego aż fale uderzyły o brzegi. „Ma chłop wagę" — zauważył filigranowy mechanik Biały. Istotnie. Tuszy naszych instruktorów mógłby pozazdrościć niejeden zapaśnik wagi ciężkiej.

Nad brzegi jeziora coraz więcej i tłumniej przybywało mieszkańców Mrągowa: starych, młodych a w szczególności dzieci.

Każdy skok budził niekłamany entuzjazm, podziw i emocję. A kiedy po skończonych skokach podpłynęła pod brzeg łódź desantowa z ostatnim skoczkiem Mazurzy bili serdeczne brawa. To chwyciło za serce. Było to najmilszą zapłatą dla naszych skoczków za ich pięknie wykonane skoki, wysokie walory wyszkoleniowe i odwagę.

Skoki naszej kadry zbiegły się w dniu następnym, w sobotę z organizowanym przez ZMP i LPŻ wielkim festynem. Brzegi jeziora oblepione były mieszkańcami Mrągowa i okolicznych wsi. Festyn zaszczycili swoją obecnością delegaci na V Światowy Festiwal Młodzieży i Studentów z Korei, Iranu i Polonii Francuskiej. Pewnością lądowania, techniką wykonania skoku, sprawnością organizacyjną zademonstrowali nasi skoczkowie swoje dobre wyszkolenie w pasjonującym sporcie spadochronowym.

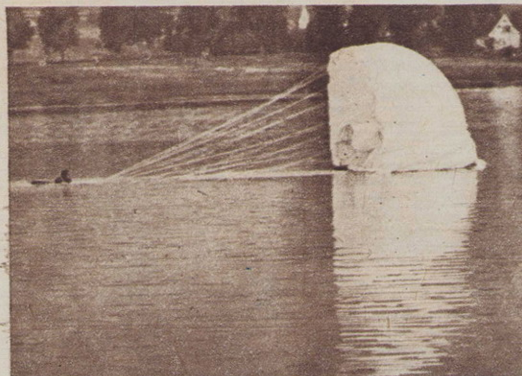
*

POBYT na kursie zbiegł się również ze Świętem Lotnictwa. Uczestnicy kursu wzięli udział w uroczystej akademii zorganizowanej z tej okazji przez ZP LPŻ i ZMP. Po części oficjalnej, na której wygłosił referat prezes Zarządu Powiatowego LPŻ tow. Krol, nastąpiła interesująca część artystyczna. Oprócz Zespołu Szkoły Pielęgniarek wystąpił artystycznie dobry Zespół Pieśni i Tańca Prezydium Powiatowej Rady Narodowej. Ze szczególnym zainteresowaniem wysłuchano pięknych mazurskich pieśni: „Moja mamo gody ido" i „Dobry dzień Jonie". Za dobre przygotowanie zespołu, za popularyzację pięknych w swym folklorze ludowych pieśni mazurskich należą się słowa uznania kierownikowi zespołu Tadeuszowi Sokołowi.

*

W piątek wieczorem zapalono na wzgórzu znajdującym się tuż przy szkole olbrzymie ognisko. Przy usianym gwiazdami niebie i ciszy wieczora popłynęły pieśni, deklamowano wiersze. Tryskały wesołe iskry, płomienie ognia mieniły się tęczą barw, żar bił od ogniska. Takim ogniem i żarem palą się serca i umysły całej braci spadochronowej.

JERZY ŚWIĄTEK



W wodzie jest również przyjemnie, jak w powietrzu. Foto: Koszewski



Przed startem uczestnicy kursu doskonalącego skoków na wodę przysłuchują się ostatnim uwagom instruktora Mariana Kamińskiego (pierwszy z prawej). Foto: T. Czysław

JANUSZ MEISSNER

Trzy DIAMENTY



(32) FRAGMENTY POWIEŚCI Ilustr. J. M. WOJCIECHOWSKI

Na zabawie w parku miejskim Szary spotkał paru znajomych pilotów z aeroklubu, a Barbara chętnie przystała na ich towarzystwo. Potem przyłączyli się do nich także dwaj studenci odbywający praktykę w biurze konstrukcyjnym SZD — jej starsi koledzy z Politechniki. Tańczyli pod rozpogodzonym, gwiaździstym niebem i pochłaniali niesłychane ilości oranżady, bo noc po burzy stała się znów gorąca. Dokoła Baśki uczyniło się tłoczno; wiedzieli już o jej udanym przelocie, a ponieważ tańczyła równie dobrze, była wesoła i ładna — nie dawali jej ani przez chwilę odpocząć.

Szary łowił jej uśmiechy i spojrzenia, które mu przesyłała, podczas gdy czekał cierpliwie na swoją kolej. Gdy mu się wreszcie udało uprzedzić innych przy jakimś sentymentalnym walcu, powiedziała, że dawno nie bawiła się tak dobrze jak dzisiaj.

— Ale ty jutro rano idziesz do pracy — dodała. — A po mnie ktoś pewnie przyleci z Warszawy. Chyba już pójdziemy?

Uznał słuszność jej propozycji.

Po skończonym tańcu odszukał kelnera, żeby uregulować rachunek i już wracał do stolika, gdy niespodziewanie natknął się na Stefcię.

— O, Bolek! — zawołała głośno, chwytając go za ramię. — Znalazłeś się przecie!

Wydało mu się, że jest podchmielona. Spróbował wyswobodzić ramię, ale wpiła mu palce w rękaw.

— No, co? Nie zatańczysz ze mną? Nie chcesz mnie już znać? Czy może się boisz tej cyganichy, co do ciebie takie oko sypała — powiedz! Przyznaj się!

— Przestań, Stefka — odrzekł spokojnie. — Puść mnie i nie rób widowiska. Co cię napadło?

— Mnie? Napadło? Myślisz, że na ciebie tak bardzo lecę? — wydęła czerwone usta i obejrzała się na stolik, przy którym siedzieli jej towarzysze — księgowy i praktykant z Zakładów.

Szary poszedł za jej spojrzeniem. Tamci dwaj byli z pewnością pijani; uśmiechali się głupkowato, Hubera miał czkawkę, a młody technik wybałuszał swe rybie oczy i bełkotał mu coś do ucha obejmując go za szyję. Na pół opróżniona karafka wiśniówki stała pomiędzy nimi na skraju czerwonej plamy, która kształtem przypominała Afrykę.

— Napij się z nami, jak nie chcesz tańczyć — powiedziała Stefcia pociągając go do stołu.

— Panie Władku, niech no pan naleje.

Praktykant zabrał się do spełnienia tego żądania, ale Szary nie chciał usiąść, i stanowczo oświadczył, że nie będzie pił.

— Proszę mi tego nie brać za złe: jestem tu w towarzystwie — dodał hamując zniecierpliwienie.

— W lepszym niż nasze — wtrącił Hubera.

— No trudno... Puść, Stefcia, pana Szarego. Pan Szary z byle kim nie pije. Ty się z nami napij. Twoje zdrowie!

Stefcia zagryzła wargi. Patrzyła nad głowami sąsiadów ku stolikowi Szarego; dostrzegła tę ciemną dziewczynę o świetlistych, błękitnych oczach, gwałtownie odwróciła wzrok.

— Żebyś tego nie pożałował, Bolek — powiedziała cicho, ze ściśniętym gardłem. — Idź sobie do niej — odepchnęła go. — Nie chcę cię znać, ty...

Łzy zawisły jej na rzęsach, potoczyły się po policzkach. Otarła je chusteczką, sięgnęła po kieliszek.

Szary już tego nie widział. Spotkał jakby trochę zdziwione, czy też spłoszone spojrzenie Baśki i czuł, że czerwieni się jak uczniak przyłapany na ściąganiu.

— No, możemy już jechać — powiedział siląc się na swobodny ton.

— Na pewno? —spytała niewinnie.

— Na pewno — odrzekł podrażniony.

Szedł obok niej milczący, potem zapuścił motor i czekał aż ona usadowi się na tylnym siodle.

— Tylko mnie nie zgub — powiedziała z udanym niepokojem. — Pamiętaj, że tu jestem za tobą.

Uśmiechnął się mimo woli, ale czuł, że pogodny, wesoły nastrój tego wieczoru przepadł.

— Postaram się — mruknął.

Jechał główną szosą, nie przez Aleksandrowice. Zastanawiał się, czy Barbara odgadła sens jego sceny ze Stefcią. Co o tym myśli? Czy ją to w ogóle obeszło. Pokpiwała sobie zawsze z jego sentymentów dla Haliny Doboszówny, więc zapewne i teraz...



Dawniej go to nie gniewało i nie powstrzymywało od zwierzeń; mógł z nią rozmawiać o wszystkim szczerze i otwarcie, jak z nikim innym; nawet o Halinie. A teraz... Właśnie teraz chciałby jej wyjaśnić, że ta sprawa ze Stefcią nie ma już żadnego uczuciowego znaczenia; że właściwie nigdy nie miała. Ale czuł, że nie potrafiłby się na to zdobyć.

Nie widzieliśmy się więcej niż rok — pomyślał. — To dlatego. A zresztą — pewnie wcale nie jest ciekawa, co mnie ze Stefcią łączyło.

Pogrążony w tych rozważaniach, omal nie minął bramy aeroklubu. Zahamował dość gwałtownie, tak, że Baśka oparła się o jego plecy.

— Przepraszam — bąknął. — Zagapiłem się.

Wartownik wpuścił ich po krótkich pertraktacjach, sprawdziwszy legitymacje. Podjechali ku wejściu do „internatu".

— Nie zsiadaj — powiedziała Baśka. — Dam sobie radę, trafię.

Zdjęła i oddała mu płaszcz Finsowej. Wyciągnęła do niego rękę, nie zbliżając się, na odległość.

— Dziękuję ci. Pewnie się jutro zobaczymy?

— Naturalnie — odrzekł. — Ja od szóstej jestem w dziale drzewnym. Tu o ósmej otwierają bufet, więc może bym wpadł po ciebie, żebyś zjadła śniadanie...

— Dobrze. Dobranoc.

Poczuł lekki uścisk jej dłoni.

— Dobranoc — powiedział.

Czekał, aż ona wejdzie do wnętrza budynku. Nie obejrzała się... Czekał jeszcze, patrząc w okno pokoju gościnnego na piętrze. Po chwili błysnęło tam światło, ale okno pozostało zamknięte i zasłonięte storami, które nie drgnęły.

Adolf Jennert już od wczorajszego wieczora czuł się nieszczególnie, przede wszystkim z powodu halnego wiatru. Źle sypiał przy niskim ciśnieniu, a łomot wichury cwałującej po blaszanym dachu napełniał go niepokojem. Po wtóre — z rana nie przyszła posługaczka i musiał sam napalić w piecu, aby przygotować sobie kąpiel. Ociągał się z tą czynnością, w nadziei, że bądź posługaczka jeszcze się zjawi, bądź też Agnes zdobędzie się na ten bohaterski wysiłek, lecz oba te przypuszczenia zawiodły. Agnes również była cierpiąca, jak na to wskazywały jej westchnienia i pojękiwania w kuchni, gdzie pracowała nad zagotowaniem mleka i zaparzeniem kawy na grzejniku elektrycznym.

Adolf, obdarzony silnie rozwiniętym instynktem konwencjonalnej przyzwoitości, który ustępował tylko niechęci do wszelkiego rodzaju pracy fizycznej, nigdy otwarcie nie pozwalał, aby żona trudziła się oczyszczaniem rusztów lub wynoszeniem popiołu, lecz wpadał w złość na myśl o tym, że sam będzie musiał to zrobić. Tym razem nie ominęło go to niestety...

Uporawszy się z piecem, który na przemian dymił i huczał pod wpływem gwałtownych podmuchów wiatru, wypił kawę z przypalonym mlekiem, wykąpał się i odziany w nowe, jasne ubranie oraz w ciepły płaszcz, wyruszył do kawiarni.

Miał się tam spotkać z pewną dziennikarką, która interesowała się zagadnieniami sztuki i kultury w ogóle, i jego twórczością w tym szczególnym przypadku. Interesowała się zresztą również innymi dziedzinami życia; nawet astronomią! Nawet przemysłem farmaceutycznym!! Nawet sportem!!! Ale te problemy oczywiście nie mogły wchodzić w rachubę przy wywiadzie z Adolfem Jennertem.

Była osobą młodą i przystojną, a ponadto nie pozbawioną wpływów i znaczenia. Wyróżniała się nie tylko wdziękiem osobistym, lecz również zapałem, żarliwością i samodzielnością, a może nawet pewną dozą talentu i dowcipu. Zdaniem Jennerta potrafiła wszystkie te cechy zręcznie uwydatniać czy też podkreślać, podobnie jak podkreślała swą kwitnącą urodę przez noszenie oryginalnych sukien.

Gdy Jennert po drodze kupował gazety, ponury, chudy sprzedawca w czarnym berecie zwrócił jego uwagę na szybowiec żeglujący wysoko wprost nad kioskiem.

— Wisi tu nade mną już z godzinę — mruknął. — A wczoraj latały dwa. Widział pan? Z samolotami.

Jennert dość opryskliwie odrzekł, że zauważył te cyrkowe popisy — jak je określił. Szybowce i samoloty od kilku dni ukazywały się nad Zakopanem, budząc zaciekawienie gapiów. Nie interesowało go to wcale.

Jednak w drodze do kawiarni przystawał kilkakrotnie, aby wraz z „gapiami" obserwować prawie nieruchomą sylwetkę szybowca o długich, jasnych skrzydłach. Wyobrażał sobie wspaniały widok, jaki roztacza się przed oczami pilota. Przyszło mu na myśl, że człowiek obdarzony subtelną duszą artysty — na przykład poeta — doznałby tam niezapomnianych wzruszeń w obliczu bezmiaru nieba wspartego na tatrzańskich turniach. Sam, wyniesiony ponad ziemię i ludzi, ponad obłoki. Fantastyczny władca przestrzeni!

Westchnął. Dla niego było to nieosiągalne.

A taki tępy, gruboskóry osioł — pomyślał o niezmiennym pilocie — taki pień pozbawiony wyobraźni — co on z tego ma? Co przeżywa? Dla niego jest najważniejsze czy się utrzyma o pół godziny dłużej, albo czy zdobędzie o sto metrów więcej niż inny.

Adolf Jennert, poeta o subtelnej duszy machnął ręką i zaczął się przepychać ku wejściu do kawiarni. Sylwetka szybowca była coraz mniejsza; widocznie w jakiś niewytłumaczony sposób wzbijała się wciąż wyżej, przesuwając się nieznacznie w stronę gór.

Siedząc przy stoliku pod wielkim oknem poświęcił temu fenomenowi jeszcze parę spojrzeń przez szybę, a następnie zaczął przeglądać gazety w oczekiwaniu na niepunktualną dziennikarkę. W jednym z tygodników znalazł swój artykuł na temat współczesnej sztuki teatralnej, która nie miała wielkiego powodzenia, i przeczytał go z uwagą. Redakcja skreśliła mu dwa czy trzy bardziej dosadne epitety pod adresem autora, co wydało mu się bezczelną samowolą. Z irytacją złożył pismo i dopiero wtedy na ostatniej stronie dostrzegł cztery karykatury przedstawiające znanych dramatopisarzy, a między nimi także owego nieszczęśnika, nad którym znęcał się w swojej krytycznej wypowiedzi.

CIĄG DALSZY NASTĄPI

Szybownictwo ZAGRANICĄ

FRANCJA. Tegoroczne krajowe zawody szybowcowe we Francji ściągnęły uwagę szybowników ze względu na to, że w roku przyszłym odbędą się we Francji mistrzostwa świata. Na miejscu zawodów, Saint Yan, zjawiło się szereg obserwatorów zagranicznych, a także kilku pilotów-cudzoziemców, którzy wzięli udział w zawodach. Są to: Svinka (Czechosłowacja, „Sohaj"), Frowein (Niemcy zachodnie, HKS-1), de Kerchove (Belgia, „Sohaj"), Stephenson (Anglia, „Olimpia IV"), Dubs (Szwajcaria, WLM-2), Federsen (Dania, „Olimpia"), oraz Van Noorden (Holandia).

Ze strony francuskiej startowało w zawodach 21 pilotów na szybowcach „Air 100", „Air 101" i „Air 102". Tylko trzech dalszych (Lepans, Landi, Pierre) startowało na szybowcach typu „Breguet-901". (Zestawienie to zdaje się wskazywać, że szybowce typu „Breguet-901" nie są jeszcze we Francji rozpowszechnione na większą skalę, jak np. u nas „Jaskółki Z" — przyp. red.).

Zawody rozegrano w zasadzie w klasie szybowców jednomiejscowych, gdyż jedyną dwumiejscówką był niemiecki szybowiec HKS-1, w obsadzie pojedynczej.

Jako pierwszą konkurencję rozegrano w dniu 28 czerwca przelot szybkościowy na trasie trójkątnej o długości 205 km. Warunki musiały być dość trudne, ponieważ zaledwie 12 zawodników ukończyło całą trasę. Uzyskano następujące wyniki:

	km/h
1. Lepanse (Fr., „Breguet-901")	50,3
2. Fonteilles (Fr., „Air-102")	49,9
3. Frowein (Niemcy, HKS-1)	49,8

Jak wiadomo, trójkąt 200 km jest nową konkurencją rekordową, świeżo wprowadzoną przez FAI, na kilka dni przed rozpoczęciem się zawodów francuskich. W związku z tym St. Yan stało się przejściowo widownią rekordu świata w tej konkurencji. Pierwszym rekordzistą został Fonteilles, który uzyskał swój wynik wcześniej od zwycięzcy konkurencji, Lepansa. Różnica obu wyników nie przekracza bowiem wymaganego minimum 2% dla uznania nowego rekordu. (Jak wiadomo, w 2 tygodnie później rekord świata w tej konkurencji został odebrany Fonteillesowi przez Jerzego Wojnara wynikiem 57,5 km/h uzyskanym na „Jaskółce-Z" w Lisich Kątach, a ostatnio Edward Makula „wyśrubował" wynik do 70 km/h. — przyp. red.).

W dniu następnym ogłoszono przelot docelowy 260 km, jednak żaden z zawodników nie wykonał w całości tego zadania, wobec czego wyniki ocenione zostały na podstawie uzyskanych odległości. Pierwsze miejsca zajęli:

	km
1. Pierre (Francja, „Air-102")	217
2. Marchand (Fr., „Air-102")	125
3. Lacheny (Fr., „Air-102")	119

Najlepszym dniem zawodów był 1 lipiec. W przelocie otwartym 20 pilotów uzyskało odległości ponad 300 km. W czołówce uplasowali się:

	km
1. Fonteilles (Fr., „Air-102")	380
2. Landi (Fr., „Breguet-901")	371
3. Marchand (Fr., „Air-102")	361

Skutkiem niekorzystnej pogody dwie następne konkurencje musiano unieważnić — z braku wyników. Dopiero w przedostatnim dniu zawodów udało się przeprowadzić szybkościowy przelot docelowy 100 km. Najlepsi byli:

	km/h
1. Roman (Francja, „Air")	63,8
2. Rouviere (Francja, „Air")	58,8
3. Frowein (Niemcy, HKS-1)	57,2

Dotychczasowy leader zawodów, Lepanse, ustąpił prowadzenie w klasyfikacji ogólnej na rzecz zawodnika niemieckiego Froweina.

W dniu zakończenia zawodów przeprowadzono jeszcze przelot otwarty po wyznaczonym kursie (280°). Najlepsze wyniki uzyskali:

	km
1. Frowein (Niemcy, HKS-1)	240
2. Lepanse (Fr., „Breguet-901")	230
3. Trubert (Francja, „Air")	197

Pierwsze miejsce w klasyfikacji ogólnej uzyskał Frowein. Poszczególne miejsca zajęli: 1. Frowein (Niemcy, 4198 pkt), 2. Lepanse (Fr. 4111 pkt), 3. Landi (Fr. 3722 pkt), 4. Lacheny (Fr. 3462), 5. Dubs (Szwajc. 3445 pkt), 6. Pierre (Fr. 3306 pkt).

Zwycięstwo zawodnika zachodnio niemieckiego Froweina w zawodach francuskich jest pewnego rodzaju rewanżem, ponieważ przed 2 laty w zachodnio niemieckich zawodach szybowcowych w Oerlignhausen zwyciężył jedyny cudzoziemiec, Francuz Pierre.

Zwraca uwagę fakt, że Pierre, oficjalny mistrz świata w szybownictwie, który uchodził dotąd za niezwyciężonego (przynajmniej w zachodniej Europie), tym razem sklasyfikował się słabo.

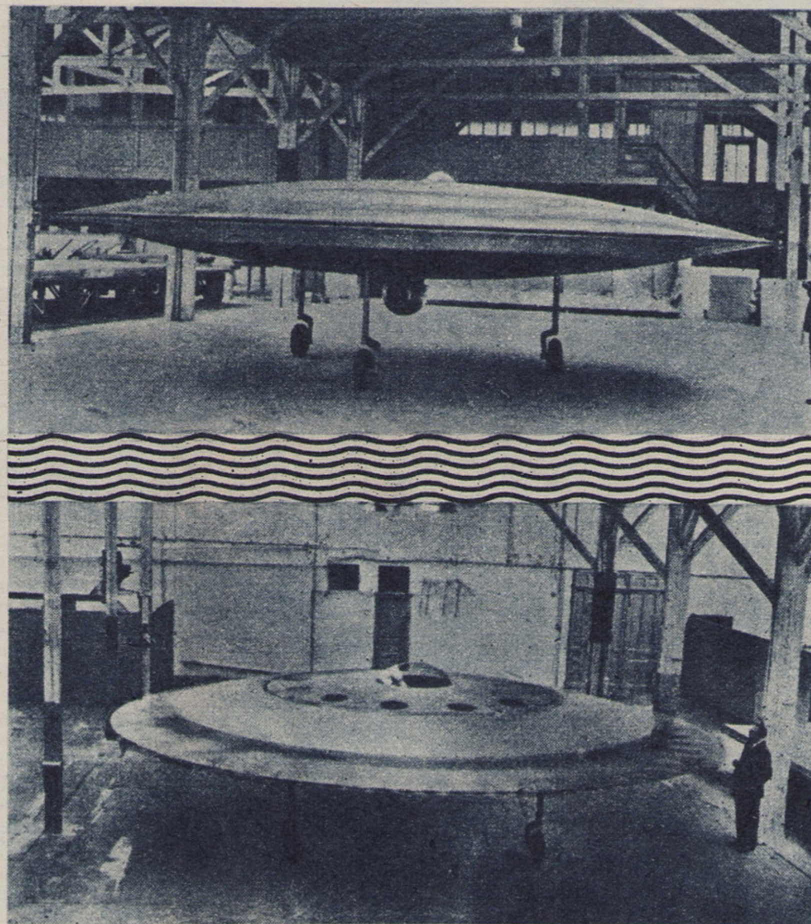
(Schweizer Aero-Revue)

KRONIKA TECHNICZNA

„LATAJĄCY TALERZ"

FRANCUSKI inżynier Rene Couzinet postanowił udowodnić, że lot „latającego talerza" jest możliwy i dlatego przystąpił do budowy aparatu latającego odpowiedniego kształtu. Jak widać z fotografii przedstawiającej makietę „talerza" składać się on będzie z dwóch czasz leżących jedna nad drugą i wirujących w kierunkach przeciwnych. Każda czasza na obwodzie ma posiadać po 48 nastawnych skrzydełek, wytwarzających w czasie lotu siłę nośną. Wirowanie czasz ma odbywać się z prędkością 25 obr/sek. Możliwym ma być pionowe lądowanie i startowanie „talerza".

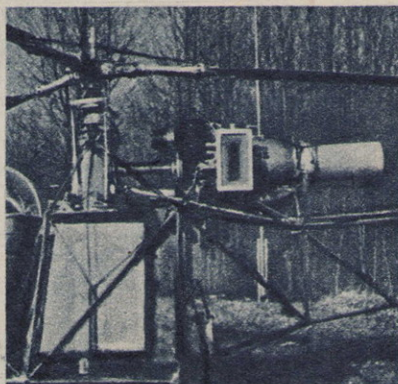
Jako napęd „talerza" przewidziane są trzy silniki tłokowe o mocy 180 KM każdy oraz jeden silnik turboodrzutowy o ciągu 160 kG dla wywołania ruchu „talerza" do przodu. Umieszczenie silnika turboodrzutowego w gondoli pod „talerzem" widoczne jest wyraźnie na górnej fotografii.



Silniki turbinowe w śmigłowcach

MIMO tego, iż większość istniejących śmigłowców napędzanych jest silnikami tłokowymi, to jednak wiadomym jest, iż przyszłość napędu śmigłowców należy nie do tych właśnie silników lecz do silników turbinowych. Gdy bowiem silniki tłokowe osiągnęły już właściwie, po wieloletnim rozwoju, szczyt swego rozwoju, to silniki turbinowe stoją dopiero na początku takiego rozwoju.

Co stanowi o zaletach silników turbinowych jako środka napędu śmigłowców? W pierwszym rzędzie ich mały ciężar na jednostkę wytwarzanej mocy, prostota konstrukcyjna, brak instalacji chłodzenia, mniejsza od silników tłokowych „czułość" na rodzaj paliwa, możliwość zastosowania bez skomplikowanej przekładni mechanicznej zmiany obrotów i wreszcie spokojniejsza od silników tłokowych praca, nie niosąca z sobą niepożądanych drgań. Zastosowanie silników turbinowych ma wprawdzie jedną wadę — zwiększone w porównaniu do silników tłokowych jednostkowe zużycie paliwa — różnica ta nie jest jednak tak wielka, jak mogłoby się to na pierwszy rzut oka zdawać. Nawet mimo konieczności zabierania zwiększonej ilości paliwa, właśnie dzięki niższemu ciężarowi własnemu silnika turbinowego, śmigłowiec turbinowy zdolny jest do zabierania większego ładunku użytecznego niż śmigłowiec tłokowy, o ile czas lotu nie przekracza 4 godzin. Jeśli dodać do tego, że paliwo silników turbinowych jest znacznie tańsze od tłokowych okazuje się, że na trasach do około 400 km śmigłowiec turbinowy jest bardziej opłacalny niż tłokowy.



Jeśli mimo swych oczywistych zalet śmigłowce turbinowe nie wyszły dotychczas ze stadium eksperymentowania, to przypisać to należy po pierwsze faktowi, iż w niewielu tylko krajach świata produkowane są odpowiednie silniki turbinowe niezbyt wielkiej mocy (dla średniego śmigłowca 200 do 400 KM mocy na wale), oraz po drugie temu, że przy wprowadzeniu napędu turbinowego do śmigłowców rozwiązanych być musi wiele problemów konstrukcyjnych, a to wymaga czasu. Już jednak w czasie pierwszych lotów na prototypach śmigłowców turbinowych osiągnięto poważne sukcesy — pobito rekord prędkości lotu poziomego 252 km/h i rekord wysokości 8 000 m.

Zamieszczona obok fotografia pokazuje zabudowę na śmigłowcu francuskim Alouette II silnika turbinowego Turboméca Artouste II o mocy 360 KM. Silnik ten waży zaledwie 110 kG, gdy ciężar silnika tłokowego podobnej mocy waha się około 250 kG (bez chłodnicy).

20 rocznica śmierci K. CIOŁKOWSKIEGO



DZIEWIĘTNASTEGO września br. mija dwudziesta rocznica śmierci Konstantego Ciołkowskiego — wielkiego uczonego rosyjskiego, który całe swoje życie poświęcił badaniom żeglugi powietrznej i rakietom do podróży kosmicznych. Jemu to zawdzięczamy pomysł budowy samolotu o metalowym kadłubie i opływowych kształtach. Także pomysł „automatycznego pilota" po raz pierwszy na świecie opracowany przez niego naukowo zbliżony jest bardzo do „automatów" współczesnych.

Najdonioślejsze są jednak jego opracowania z zakresu lotu rakiety i komunikacji międzyplanetarnej. Pomysł wykorzystania „prawa reakcji" do napędu statków powietrznych jest dziełem Konstantego Ciołkowskiego. To on jest twórcą nowoczesnych rakiet dalekiego zasięgu o napędzie wodorowo-tlenowym. To właśnie Ciołkowski — pierwszy w historii nauki — szczegółowo obliczył warunki wzlotu rakiety z różnych planet i rozwiązał zagadnienia zapasów materiałów pędnych potrzebnych do powrotu maszyny na ziemię. W artykule „Badania przestrzeni międzygwiezdnych przyrządami odrzutowymi" w roku 1903 na łamach pisma „Przegląd naukowy", uczony podał teorię lotu rakiety i matematycznie uzasadnił możliwość zastosowania aparatów odrzutowych w komunikacji międzyplanetarnej.

Do ostatniej chwili życia nie opuszczała uczonego głęboka wiara w urzeczywistnienie gorącego marzenia — lotu międzyplanetarnego. Powtarzał on bowiem już kilkadziesiąt lat temu, te znamienne słowa: „Po erze samolotów śmigłowych nadejdzie era samolotów odrzutowych".

ŚMIGŁOWIEC HC-2



Foto: J. SMOLA — Praha

LOTNICZY przemysł Czechosłowacji przystąpił w ostatnim czasie do produkcji dwumiejscowego śmigłowca szkolnego, noszącego oznaczenie HC-2. Śmigłowiec ten jest konstrukcją inż. Ślechty. Jak widać ze zdjęcia ma on klasyczny układ Juriewa-Sikorskiego z pojedynczym wirnikiem nośnym i śmigłem ogonowym. Wirnik ma trzy łopaty zawieszone przegubowo w głowicy. Stanowi to odstępstwo od pierwotnej idei inż. Ślechty, która polegała na stosowaniu w wirniku nośnym tylko dwóch łopat.

Napęd nowemu śmigłowcowi zapewnia 4-cylindrowy silnik mocy 75 KM, chłodzony powietrzem o układzie „bokser" (prawdopodobnie Praga „D"). Silnik ten ustawiony jest skośnie za osią wirnika, dzięki czemu uzyskane zostało najkorzystniejsze możliwe położenie zbiornika paliwowego pod osią wirnika.

Bliższych danych śmigłowca HC-2 jeszcze nie opublikowano. Biorąc pod uwagę ładunek śmigłowca (2 ludzi, paliwo) oraz małą stosunkowo moc silnika oczekiwać należy, że osiągi maszyny nie będą zbyt „wyśrubowane", szczególnie te, które odnoszą się do lotu wiszącego i pionowego. W szkolnej maszynie osiągi te nie są jednak sprawą najważniejszą. Bardziej cenne są takie własności, jak prawidłowość pilotażu, dobre zachowanie w autorotacji, zwrotność, a te własności najprawdopodobniej są w HC-2 zadowalające.

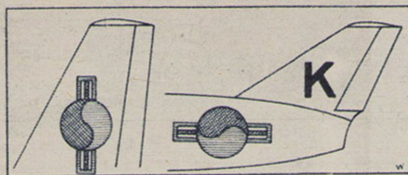
INŻ. KAZIMIERZ DĄBROWSKI

ZNAKI ROZPOZNAWCZE SAMOLOTÓW (4)

KOREA POŁUDNIOWA

Samoloty wojskowe na kadłubie i na płatach mają znak w formie koła podzielonego linią wężową na dwa pola czerwone i niebieskie, z boków wystają dwa białe prostokąty, obramowane niebiesko, z czerwonym pasem biegnącym przez środek. Na stateczniku pionowym wymalowana duża czarna litera „K".

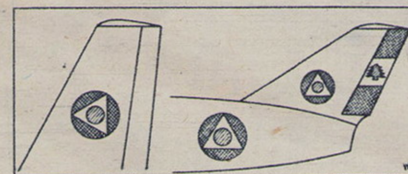
Brak jest informacji na temat znakowania samolotów lotnictwa cywilnego.



LIBAN

Znak wojskowy ma formę czerwonego koła, na tle którego znajduje się biały równoboczny trójkąt. Z kolei na tle tego trójkąta widnieje koło zielone. Taki znak umieszczony jest na płatach, na kadłubie i na stateczniku pionowym. Niezależnie od tego ster kierunkowy pomalowany jest w trzy pasy: dwa czerwone i jeden biały. Na tle pasa białego stylizowane zielone drzewo.

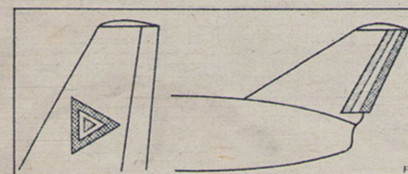
Cywilne samoloty Libanu noszą literowe oznaczenie IR—...



MEKSYK

Meksykański znak przynależności państwowej, umieszczony na kadłubie i płatach, ma formę trójkąta równobocznego w kolorach zielonym, białym i czerwonym (zielony w środku). Ster kierunkowy pomalowany w trzy pasy tych samych kolorów, biegnące z góry na dół.

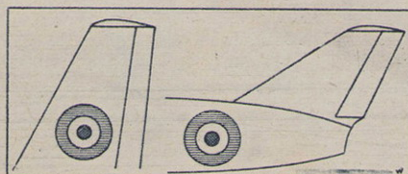
Na płatach i kadłubie samolotów cywilnych przynależność państwową Meksyku określają litery XA—... lub XB—...



NOWA ZELANDIA

Znak wojskowy na samolotach nowozelandzkich znajduje się tylko na płatach i kadłubie. Jest on identyczny ze znakiem brytyjskim, tj. ma formę trzech kół współśrodkowych, z których zewnętrzne jest niebieskie, średnie — białe, a centralne — czerwone.

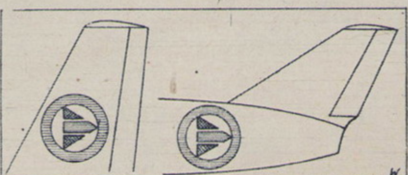
Cywilne samoloty Nowej Zelandii oznaczane są grupą literową ZK—...



NORWEGIA

Norweskie samoloty wojskowe mają znak przynależności państwowej umieszczony tylko na płatach i na kadłubie. Usterzenie pionowe jest wolne od znaków. Znak ma formę białej tarczy kołowej, otoczonej niebieskim pierścieniem, na której tle widnieje trójkątna figura czerwono-niebieska, zwrócona podstawą w kierunku lotu samolotu.

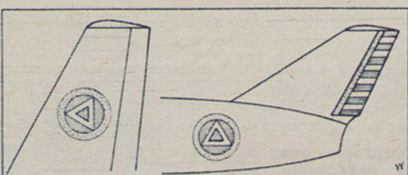
Na samolotach cywilnych przynależność do lotnictwa norweskiego jest oznaczona grupą literową LN—...



NIKARAGUA

Znak wojskowy ma formę kołowej niebieskiej tarczy otoczonej niebieskim pierścieniem, na tle której znajduje się biała „ekierka". Taki znak widnieje na płatach i kadłubie. Wzdłuż steru kierunkowego od strony osi obrotu wymalowany wąski żółty pas, reszta steru pomalowana w pasy poziome niebieskie i białe.

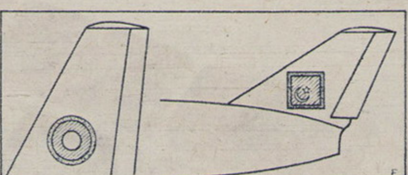
Samoloty cywilne noszą oznaczenie grupą literową AN—...



PAKISTAN

Dwa współśrodkowe koła, białe i zielone, otoczone wąskim żółtym pierścieniem — oto znak wojskowych samolotów Pakistanu, umieszczony na płatach i kadłubie. Na stateczniku pionowym znajduje się zielony kwadrat, również otoczony wąską ramką, na tle którego widnieje znak wiary muzułmańskiej — biały półksiężyc i gwiazda.

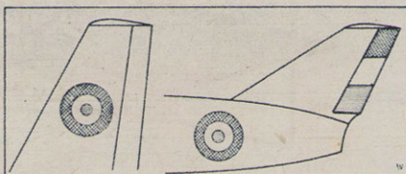
Na samolotach pakistańskiego lotnictwa cywilnego znajduje się oznaczenie literowe AP—...



PARAGWAJ

Znak przynależności państwowej wojskowych samolotów paragwajskich jest identyczny jak znak francuski — trzy koła współśrodkowe w kolorach niebieskim, białym i czerwonym (czerwony na zewnątrz). Taki znak znajduje się na płatach i kadłubie. Ster kierunkowy pomalowany w trzy poziome pasy jednakowej szerokości: czerwony, biały i niebieski.

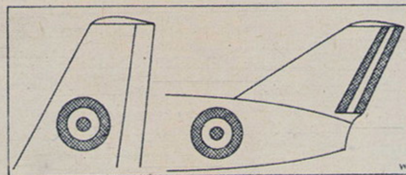
Na samolotach cywilnych przynależność państwową określa grupa literowa ZP-...



PERU

Na peruwiańskich samolotach wojskowych znak ma formę trzech kół współśrodkowych o kolorach niebieskim, białym i niebieskim. Ster kierunkowy pomalowany jest w trzy pasy biegnące z góry na dół, dwa niebieskie i jeden biały.

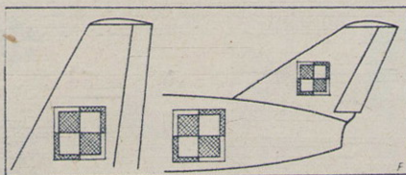
Samoloty cywilne mają oznaczenie literowe OB-...



POLSKA

Znakiem przynależności państwowej polskich samolotów wojskowych jest tradycyjna biało-czerwona szachownica, umieszczona na płatach, kadłubie i stateczniku kierunkowym.

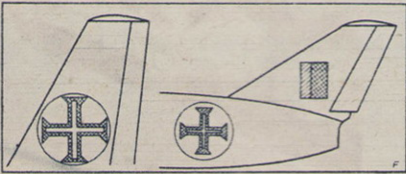
Samoloty cywilne naszego lotnictwa noszą oznaczenie literowe „SP", po którym następuje kombinacja trzech liter, inna dla każdego samolotu (SP-...). Przy tworzeniu tej kombinacji przyjmowane są pewne umowne zasady. Tak więc np. samoloty PLL „Lot" mają grupę kombinowaną trzech liter zaczynającą się od litery „L", ogólnie jednak kombinacje literowe tworzone są w logicznej kolejności alfabetycznej.



PORTUGALIA

Samoloty portugalskiego lotnictwa wojskowego znakowane są czerwonym krzyżem na tle białej tarczy kołowej. Taki znak umieszczony jest na płatach i z obu stron kadłuba. Na stateczniku pionowym jest prostokątny znak, podzielony na dwa pionowe pasy, różnej szerokości, o kolorach czerwonym i zielonym.

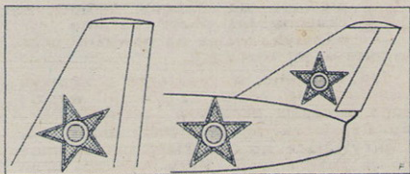
Na samolotach cywilnych znajdują się oznaczenia literowe CF-.



RUMUNIA

Znak przynależności państwowej samolotów wojskowych Rumuńskiej Republiki Ludowo - Demokratycznej stanowi czerwona 5-ramienna gwiazda obramowana wąskim paskiem koloru żółtego, w centrum której znajdują się dwa współśrodkowe koła, niebieskie i białe. Gwiazda taka umieszczona jest na płatach, na kadłubie i na stateczniku pionowym.

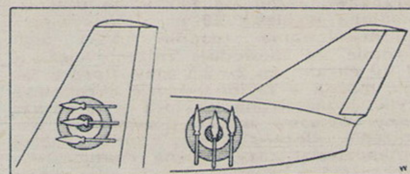
Znakiem przynależności państwowej samolotów cywilnych jest grupa literowa YR-...



RODEZJA

Znak samolotów wojskowych przedstawia pewną odmianę znaku brytyjskiego. Mianowicie na tle trzech współśrodkowych kół, niebieskiego, białego i czerwonego, umieszczone są trzy białe włócznie.

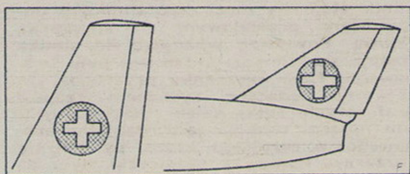
Znak na samolotach cywilnych ma postać grupy literowej VP-.., z tym, że kombinacja trzech liter następujących po stałej grupie „VP" zawiera się między granicami RAA i RZZ (a więc od VP-RAA do VP-RZZ).



SZWAJCARIA

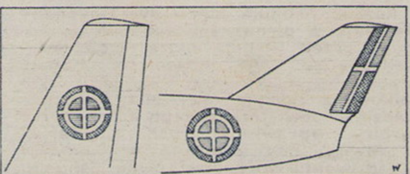
Wojskowe samoloty szwajcarskie noszą jako znak przynależności państwowej biały krzyż na czerwonym kołowym polu. Znak ten wymalowany jest na płatach nośnych, kadłubie i na usterzeniu pionowym.

Samoloty cywilne oznaczone są grupą literową HB-...



SAN DOMINGO

Samoloty wojskowe środkowoamerykańskiej republiki San Domingo mają znaki w postaci czerwonego koła, na którego tle widnieje biała figura stanowiąca skrzyżowanie koła i krzyża. Wnętrze figury niebieskie. Taki znak umieszczony jest na płatach i kadłubie. Na sterze kierunkowym wymalowany jest biały krzyż, otoczeniem którego są dwa pola czerwone i dwa niebieskie.



CIĄG DALSZY NASTĄPI

Samolot atom

ENERGIA atomowa znajduje coraz szersze zastosowanie w przemyśle, energetyce, rolnictwie i medycynie. I niedaleki już czas, gdy zostanie ona również wykorzystana w lotnictwie. Z lotnisk wystartują potężne samoloty o napędzie atomowym mogące praktycznie latać dowolnie długo, miesiącami przebywać w powietrzu, dokonując licznych przelotów dookoła świata bez lądowania i to z prędkością naddźwiękową.

MYŚL wykorzystania silnika atomowego do napędu samolotów, rzucona już przed paroma laty, napotyka wciąż na poważne przeszkody w jej realizacji.

Jak wiadomo, w reaktorze atomowym znajdują się różne cząsteczki wydzielone w czasie procesów jądrowych uranu. Cząsteczki te, hamowane przez uran i okrywające go materiały bardzo mocno je rozgrzewają. Przy tym ani uran, ani inne materiały z jakich jest zbudowany reaktor nie mogą się topić czy spalać. Wynika z tego konieczność regulacji przebiegu reakcji jądrowej tak, aby wydzielane ciepło nie było zbyt wielkie. Oprócz tego reaktor musi być chłodzony płynem (np. woda lub płynny metal), albo gazem pod wysokim ciśnieniem.

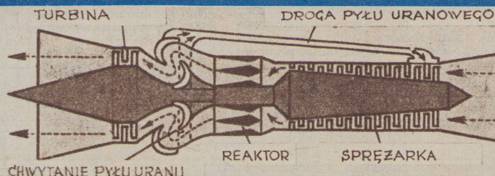
Duże trudności przy budowie samolotu atomowego nasuwa problem osłony załogi i pasażerów od promieniowanych przez reaktor cząsteczek gamma i neutronów. Dotychczasowe sposoby zabezpieczenia sprowadzają się do budowy ekranów, tłumiących znaczną część promieniowania. Każdy metr kwadratowy takiego ekranu waży kilka ton.

W celu zmniejszenia ciężaru osłony można umieścić ją w tylnej części, możliwie jak najdłuższego kadłuba, odsuwając przy tym kabiny z ludźmi ku przodowi. Jeżeli się założy, że długość kadłuba wyniesie 50 m, intensywność promieniowania spadnie około 500-krotnie, co spowoduje zniżenie ciężaru 1 m² ekranu do 2—2,5 tony. Oprócz tego, można w takim układzie ekranować tylko jedną stronę reaktora — tę od kabiny. Opisany sposób pozwala na obniżenie ciężaru osłony mniej więcej kilkadziesiąt razy. Można również wykorzystać w pewnym stopniu jako ekran — części silnika np. wirnik sprężarki. Tak więc zagadnienie osłony może być w zasadzie rozwiązane. Jeśli jednak problem ten rozszerzyć i rozpatrzyć nie tylko w warunkach lotu, ale również i na ziemi, okaże się niezbędnym ekranowanie reaktora ze wszystkich stron. Można także samolot po wylądowaniu ustawiać na lotnisku w określonym miejscu, a reaktor samoczynnie opuszczać i chować w specjalnym ekranowanym tunelu.

Jeszcze trudniej jest rozwiązać sprawę budowy samego silnika. Aby pokonać zasadniczą przeszkodę — zapewnienie stałego silnego ogrzania dla powietrza przepływającego przez silnik — można zastosować następujący układ. Silnik atomowy może być silnikiem odrzutowym przelotowym ze sprężarką osiową. Powietrze wpadając do silnika zostaje sprężone z dodatkiem pyłu uranowego. Taka mieszanka przechodzi do reaktora będącego systemem czopów grafitowych. Tutaj, dzięki obecności grafitu nastąpi reakcja jądrowa pyłu uranowego, w rezultacie której pył ten się rozżarzy. Ponieważ cząsteczki pyłu są bardzo małe (średnica — setne części milimetra), oddadzą one swoje ciepło bardzo prędko otaczającemu powietrzu, podgrzewając je do temperatury około 1 000° C. Aby zapobiec utlenieniu się pyłu uranowego, jego cząsteczki zostaną powleczone bardzo cienką warstwą ochronną z materiału o mniejszej twardości niż łopatki turbiny. Jest to konieczne również dla zapobiegnięcia zbyt szybkiemu zużyciu łopatek. Rozgrzane w reaktorze powietrze wraz z pyłem uranowym przepłynie przez turbinę i rozszerzy się w komorze filtracyjnej. Tutaj, siły odśrodkowe odrzucą ku zewnętrznym ściankom filtru ciężkie cząsteczki pyłu uranowego, które wraz z częścią powietrza znów powrócą do wlotu sprężarki. Główna masa powietrza oczyszczona od pyłu uranowego, wypływając z wielką prędkością przez dyszę zapewni ciąg silnika.

Rozruch silnika może być dokonany dwojako. W pierwszym wypadku do komory przed turbiną może być doprowadzone sprężone powietrze. Kanały przelotowe w reaktorze są przy tym całkowicie zakryte przysłonami. Doprowadzone powietrze przepływając przez turbinę wprawi w ruch sprężarkę. Z chwilą, gdy ciśnienie w komorze przed reaktorem będzie równe ciśnieniu w komorze przed turbiną przysłony zostaną otwarte i powietrze zacznie przepływać przez reaktor.

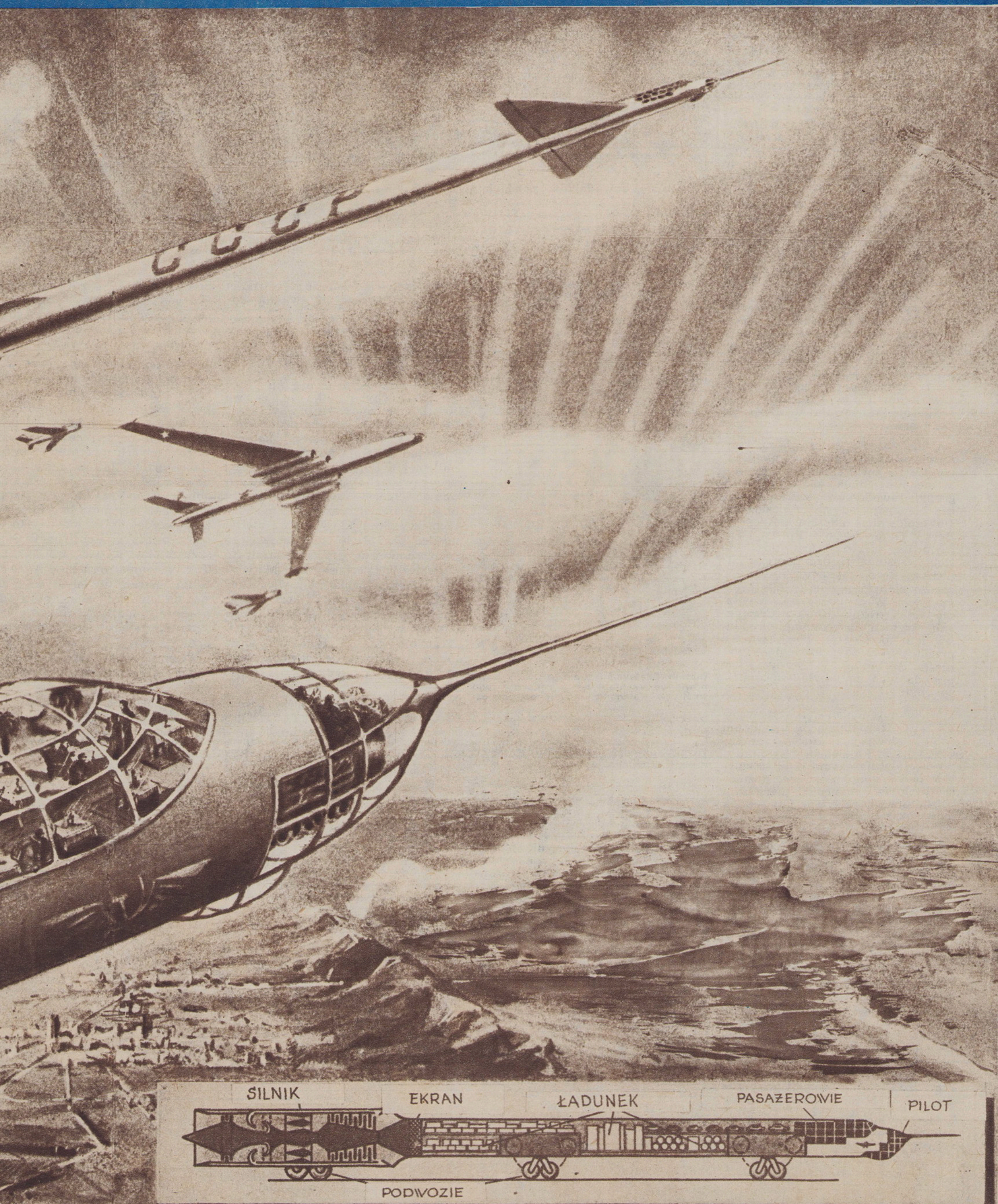
Ponieważ w powietrzu tym są już cząsteczki pyłu uranowego, nastąpi niezwłocznie reakcja jądrowa i silnik rozpocznie normalną pracę. Drugi sposób rozruchu polega na zwiększeniu ciśnienia w komorze przed turbiną drogą spalania produktów naftowych z dodatkiem środków utleniających.



nowy

PROF. DR INŻ.
G. POKROWSKI

„TECHNIKA MOŁODZIOŻY"



Uwagi po Vrchlabi

Poziom IV MZML

POZIOM wyczynowy poszczególnych konkurencji zawodów we Vrchlabi był bardzo nierówny. Zestawienie porównawcze wyników z Moskwy i z Czechosłowacji (patrz tabelka) daje wiele ciekawego materiału. Nie ulega wątpliwości, że na najwyższym poziomie była konkurencja druga — modeli z napędem gumowym. Pierwszych 6-ciu zawodników (Matwiejew, Nešić, Krizsma, Gunther, Niestoj i Gaba) oraz startujący poza konkursem Ciżek byli dla siebie równorzędnymi przeciwnikami. Mieli dobre modele, a tylko ilość kompletów gumy (dla wymiany) no i naturalnie pech decydowały o tym, czy innym miejscu. Różnica czasów lotów pomiędzy pierwszym a ostatnim zawodnikiem wynosi tu 226 sekund, podczas kiedy w Moskwie wynosiła ona 545 sekund. Świadczy to o bardzo wyrównanym poziomie wszystkich startujących. Była to też jedyna konkurencja IV MZML, w której zwycięzca uzyskał we wszystkich startach trzyminutowe loty. Maksimum w trzech startach uzyskało poza tym sześciu modelarzy. Lepsze lokaty niż w Moskwie uzyskali we Vrchlabi Matwiejew (z 2 na 1) i Krizsma (z 4 na 3). Reszta zawodników, z wyjątkiem Ciżek'a i Niestoja, startowała w MZML po raz pierwszy.

Druga bardzo interesująca konkurencja na dobrym poziomie — to modele na uwięzi (2,5 cm³). Tu dają się już jednak zauważyć dwie grupy zawodników, które wyraźnie odbiegają od siebie poziomem. Do czołówki zaliczam Koci'ego, Becka, Gajewskiego i Fresl'a, przy czym ten pierwszy jest klasą dla siebie (zasługa bardzo dobrego silniczka). Reszta na przeciętnym lub bardzo słabym poziomie (np. Bredsznajder). W drugiej grupie wyróżnia się wyraźnie Rumun Craioveanu. Różnica maksymalnej prędkości lotu pomiędzy pierwszym, a przedostatnim zawodnikiem — wynosiła 58 km/h. W Moskwie (co prawda w 5 cm³) była większa — 90 km/h.

W konkurencji modeli szybowców wszyscy zawodnicy, z wyjątkiem może Radoczi'ego i Horyny nie zachwycili. Tylko siedem trzyminutowych lotów na ogólną ilość 40 startów mówi samo za siebie. Różnica czasu lotów pomiędzy pierwszym a ostatnim modelarzem jest jednak lepsza (231 sekund) niż w Moskwie (384 sekundy). Świadczy to, że dystans pomiędzy czołówką a słabszymi zmniejszył się w stosunku do roku ubiegłego na korzyść tych ostatnich. Poprawił się znacznie Radoczi. Miał ogólny czas lotu lepszy niż w Moskwie o 32 sekundy, Botwinow pomimo, że zajął gorsze miejsce uzyskał również lepszy ogólny czas lotu o 33 sekundy.

W konkurencji trzeciej Hajek i Zigić byli równorzędnymi przeciwnikami. Tilger, Kiss i Kuczerow stanowili drugą grupę w czołówce. Najsłabsi to Petrow i Stec, którzy startowali bardzo pechowo, uzyskując słabiutkie czasy lotów. Stąd też powstała duża rozpiętość w wynikach pomiędzy zwycięzcą a ostatnim, bo aż 725 sekund. A więc gorzej niż w Moskwie (532 sekundy).

Starty modeli odrzutowych w ostatniej konkurencji zawodów nie wypadły najlepiej. Z wyjątkiem Iwannikowa, który był klasą dla siebie, jedynie Horvath i Bułgar Nikołow zademonstrowali regularne loty, uzyskując zresztą dość przeciętne prędkości. Reszta startowała bardzo pechowo, a słynny Šladky zawiódł całkowicie, demonstrując zresztą jeden jedyny lot całkowicie poniżej swych możliwości. Porównując wyniki z zawodów w roku ubiegłym trzeba stwierdzić, że pomimo świetnej prędkości uzyskanej przez Iwannikowa konkurencja stała na miernym poziomie. Różnica maksymalnej prędkości lotu pomiędzy pierwszym a ostatnim zawodnikiem wynosiła we Vrchlabi aż 120 km/h, podczas kiedy w Moskwie — 89 km/h. Była to najsłabsza konkurencja IV MZML.

Oceniam zawodników polskich

JAK wypadli nasi modelarze we Vrchlabi? Sądząc po samych wynikach źle, nawet bardzo źle. Na ten temat słyszałem tu, w kraju, różne komentarze. Spróbujmy więc ocenić każdego zawodnika.



Rumun Craioveanu George, który ustanowił we Vrchlabi nowy rekord swego kraju w kategorii modeli na uwięzi (2,5 cm³).

Jerzy Wesołowski. Startował pierwszy raz w zawodach międzynarodowych. Brak mu było koniecznej w takich startach rutyny. Model miał dobry, bardzo starannie wykonany. Dość niepewnie jednak holował i często model źle wyczepiał. Stąd przy fatalnych warunkach w jakich startował (przeważnie deszcz i duszenia) nie mógł uzyskać wyników na jakie niewątpliwie było stać jego model. Przykład — chociażby szósty start po ukończeniu konkurencji, gdzie uzyskał przeszło 3-minutowy lot. Miał on we Vrchlabi niewątpliwie wielkiego pecha i to tłumaczy jego 8 miejsce. Nerwy też odegrały swą rolę. W każdym razie startując pierwszy raz w MZML, pomimo ostatniej lokaty uzyskał ogólny czas lotów lepszy (556') niż Bury w Moskwie (512') swym siódmym miejscem, zwłaszcza biorąc pod uwagę duże doświadczenie tego ostatniego w imprezach krajowych i zagranicznych. Wesołowski jest zdolny, ale trochę zarozumiały. Dużo się we Vrchlabi nauczył. Musi jednak doświadczenia IV MZML umiejętnie wykorzystać: wiele latać swymi modelami, nabrać pewności startów i nauczyć się świetnie holować.

Władysław Niestoj. Startował w MZML drugi raz. Modelarz dużej klasy. Najlepszy niewątpliwie w naszej reprezentacji. Nic mu nie można zarzucić i o nic nie mieć pretensji, chyba tylko to, że we Vrchlabi był może za pewny siebie. Startował przy tym bardzo pechowo w trzeciej i piątej kolejce. Przykład Niestoja świadczy zresztą najlepiej o tym, że dziś o sukcesie w zawodach międzynarodowych (mając nawet świetny i dobrze oblatany model oraz będąc modelarzem wysokiej klasy) nie można myśleć bez pięciu kompletów wysokogatunkowej gumy. Pokazali to najlepiej w Czechosłowacji Matwiejew i Nešić. Zaopatrzmy więc Niestoja w odpowiednią ilość dobrej gumy, a odniesie jeszcze niejeden sukces w skali międzynarodowej, czego mu szczerze życzę, ale teraz muszę stwierdzić, że zawiódł nasze oczekiwania na IV MZML przez pewność siebie i zbyt nieostrożne starty (3-ci i 5-ty). Uważamy go za dobrego i doświadczonego zawodnika i dlatego wymagania mamy większe.

Wiesław Stec. Debiutował w reprezentacji. Brak mu doświadczenia i otrzaskania z atmosferą imprezy międzynarodowej. Można powiedzieć, że zgubiły go przede wszystkim nerwy, co przy pechowych startach przynieść musiało słabe wyniki. Ma w ogóle nieopanowane starty i niedostatecznie oblatane modele, których staranne wykonanie nie może budzić zastrzeżeń. Przydałoby się może tylko więcej prostoty w konstrukcji — bez szykan. Jak wypadł we Vrchlabi? Tak, jak umiał najlepiej. A, że najlepiej jeszcze nie umiał więc zajął siódme miejsce. Stec musi dużo pracować nad sobą i dużo latać. Jest obiecujący. Ma talent, a to przecież wiele znaczy i przynieść może mu jeszcze sporo sukcesów, nawet w skali międzynarodowej.



Jugosłowianin Ljubomir Nesić (drugie miejsce w gumówkach) nakręca gumę w swym modelu. Pomaga mu Prohaska Dragan. Foto: SP-K (3).

Porównanie wyników poszczególnych konkurencji z zawodów w Moskwie i Vrchlabi

Kategoria	Najlepszy wynik (zwycięzcy)		Najgorszy wynik (ostatniego)	
	w Moskwie 1954 r.	we Vrchlabi 1955 r.	w Moskwie 1954 r.	we Vrchlabi 1955 r.
Modele szybowców	839'	787'	491'	556'
Modele z napędem gumowym	873'	900'	328'	674'
Modele z napędem mechanicznym	885'	874'	353'	149'
Modele na uwięzi z napędem mechanicznym	200 km/h (5 cm³)	180 km/h (2,5 cm³)	110 km/h (5 cm³)	122 km/h (2,5 cm³)
Modele na uwięzi z napędem odrzutowym	232 km/h	253 km/h	153 km/h	133 km/h

Porównanie wyników polskich modelarzy w czasie zawodów w Moskwie i Vrchlabi

Konkurencja	Moskwa — 1954 r.		Vrchlabi — 1955 r.	
	Wynik	Miejsce	Wynik	Miejsce
Modele szybowców	**Bury** 512'	7	**Wesołowski** 556'	8
Modele z napędem gumowym	**Niestoj** 873'	1	**Niestoj** 784'	5
Modele z napędem mechanicznym	**Falęcki** 353'	8	**Stec** 354'	7
Modele na uwięzi z napędem mechanicznym	**Bredsznajder** (5 cm³) 126 km/h	5	**Bredsznajder** (2,5 cm³) 0	8
Modele na uwięzi z napędem odrzutowym	**Zawal** 173 km/h	7	**Zawal** 0	8

Pod warunkiem, że zechce systematycznie pracować.

Włodzimierz Bredsznajder i Henryk Zawal. Tych oceniam razem. Mają wspólne cechy. Starzy rutyniarze, ale niewiele się na międzynarodowych zawodach nauczyli, chyba nic. Doświadczenia moskiewskie przeszły u nich bez echa. Do IV MZML byli źle przygotowani, pomijając już późne otrzymanie silników. Daje się zauważyć u nich brak orientacji we współczesnym rozwoju techniki modelarskiej. Np. „rura" Zawala z „legendarnym" wózkiem (w niezmienionej postaci), o ile dobrze pamiętam, pochodzi w swej koncepcji sprzed 4 czy 5 lat. Czy trochę nie za daleko jest w tyle. Inni skasowali wózki z czterema kołkami, wmontowali kółka w kadłub lub po prostu zrobili płozy a w „rurę" wmontowali skrzydła i stateczniki. Poza tym obu cechuje brak własnego zdania, nie mają swojej koncepcji i nie są pewni własnej roboty. Stąd wszystkie eksperymenty, które przeprowadzali we Vrchlabi w czasie prób (Bredsznajder np. zamiana silnika „Aktywist" na łożyskach, Zawal — poprawki wózka, wmontowanie kółka w kadłub itp.) wzięły w łeb w oficjalnych startach. Modele nie chciały latać a jeżeli któryś poleciał to linki się plątały (Zawal). Nie kijem go to pałką — mówi stare przysłowie. Tak było z naszymi reprezentantami w kategorii modeli na uwięzi, gdzie wypadli wręcz kompromitująco. Zawiedli na całej linii. I oto największa do nich pretensja, zwłaszcza, że po występach w Moskwie w ubiegłym roku mieliśmy prawo wymagać od każdego lepszych wyników.

O tym, jak oceniają naszych zawodników modelarze zagraniczni napiszę innym razem.

Wadliwa jest przy tym organizacja naszego wyczynu. Istniejąca do niedawna kadra narodowa w modelarstwie straciła swe znaczenie i zgubiła autorytet. Słabo pracuje Centralna Rada Modelarska, której rola ma wąski zasięg działania i praca jej ogranicza się w zasadzie do preparowania regulaminów. Brak jej powiązania z pracą naszych naukowców lotniczych, wśród których mamy przecież wielu byłych modelarzy. W dalszym ciągu jeszcze nasza młodzież modelarska nie ma wstępu na lotniska aeroklubów. Dochodzimy obecnie do takich wyników, że we wszystkich imprezach międzynarodowych bierzemy lanie. Za dużo budujemy, a za mało latamy. Przykład Ostrawy, Zgorzelca i ostatnio Vrchlabi wskazuje wyraźnie na to, że nasze modele to naprawdę cacka, które jednak nie latają. W precyzji budowy i estetyce modeli mamy nie małe osiągnięcia i mało kto nam może dorównać. Wzbudzamy tym zrozumiały podziw za granicą. Ale tylko tym — więcej niczym.

Po zawodach w Moskwie nie wyciągnięto żadnych wniosków, aby poprawić sytuację. Cały okrągły rok minął na niczym. Nie można też uznać, że zrobiono wszystko, aby dobrze przygotować ekipę na zawody do Czechosłowacji. Eliminacje były niewłaściwe, a obóz w Nowym Targu niewiele wniósł nowego do przygotowań. Daje się odczuć brak trenera — dobrego doświadczonego i wszechstronnego instruktora. Potrzeba nam w modelarstwie lotniczym szybowcowego Humena i spadochronowego Chronika, potrzeba czechosłowackiego Husicki i radzieckiego Wasilczenki. Zdaje się, że są tacy ludzie w Polsce, trzeba ich tylko nie odpychać a pozyskać dla modelarstwa. Nie mamy poza



Modele silnikowe Węgra Wagnera (szóste miejsce). Siedzi przy nich Krizsma Gyula, który startował w gumówkach.

tym sieci boisk dla modeli na uwięzi. Aż wstyd, że nie było go nawet na XX jubileuszowych OZML na Gocławiu.

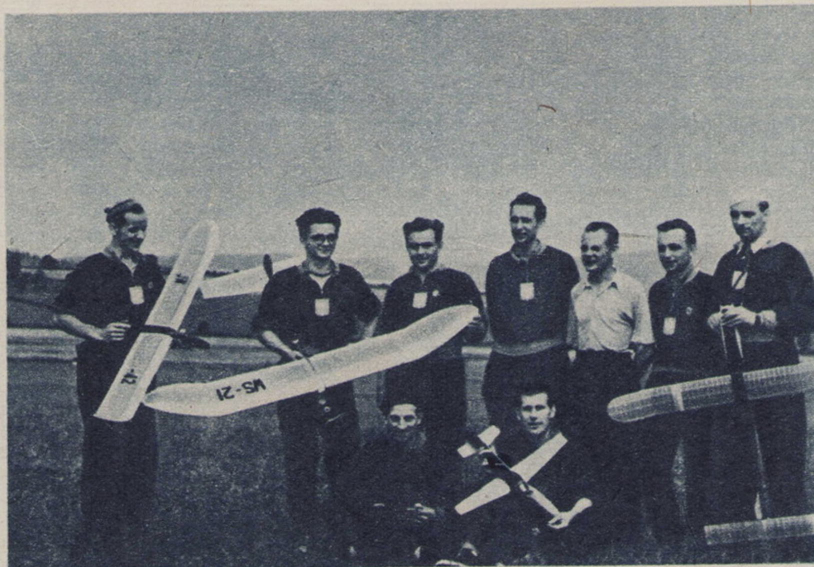
Tych kilka uwag, które narzuciły mi się przy pisaniu notatek z Czechosłowacji przytaczam tu raczej ogólnie. Nie wyczerpują one oczywiście wszystkich problemów w naszym modelarstwie lotniczym. Jest ich znacznie więcej. Ale to już sprawa dalszej dyskusji.

W każdym razie czas już najwyższy zmienić sytuację w sporcie modelarskim, przywrócić mu właściwe miejsce na równi z szybownictwem i spadochroniarstwem, przestać traktować jako patykarstwo. Trzeba jak najszybciej nadrobić opóźnienia i zlikwidować zacofanie tej najbardziej zaniedbanej u nas dziedziny sportu lotniczego, jeżeli chcemy w ogóle mieć coś do powiedzenia na ten temat zagranicą. Mamy przecież dobrą i utalentowaną kadrę. (c. d. n.)

Jerzy R. Konieczny

W obronie modelarzy

CZY winni są tu sami modelarze? Czy z tego powodu możemy mieć tylko i wyłącznie do nich pretensje? Wydaje mi się, że nie. Trzeba stwierdzić, że w modelarstwie lotniczym LPŻ nie potrafił stworzyć dotychczas odpowiednich warunków naszym wyczynowcom. Borykają się oni ciągle z tymi samymi trudnościami materiałowymi. Brak stale odpowiedniej placówki doświadczalnej, która nadawała by rozwojowi wyczynu modelarskiego właściwy kierunek. Nasi modelarze nie mają prawie żadnych możliwości studiowania nowych osiągnięć techniki modelarskiej na świecie. Ukazanie się „Modelarza" nie rozwiązuje tego zagadnienia w zupełności. Brak jest modelarskiej prasy i literatury światowej, którą można by udostępnić zainteresowanym modelarzom-wyczynowcom, polepszając ich informację co do postępu technicznego.



Ekipa modelarzy polskich we Vrchlabi. Stoją od lewej: Wesołowski, Stec, Osiński, Szajewski, Konieczny, Chmielewski i Niestoj. Siedzą: Bredsznajder i Zawal.

NAJWYŻSZY JUŻ CZAS

NA wszystkich naradach, w czasie spotkań modelarzy i zawodów modelarskich, przy omawianiu planów wyszkolenia mówi się o tym, jak usprawnić szkolenie, jak spopularyzować i upowszechnić modelarstwo — ale, mam wrażenie, że wszyscy zgodzą się ze mną — najwyższy już czas pomyśleć nad tym, jak **usprawnić zaopatrzenie w materiały modelarskie.** Wydaje mi się, że wszelkie uchwały powzięte nawet na najwyższym szczeblu zostaną czczymi frazesami, jeżeli zaopatrzenie będzie nadal szwankowało. Przy dotychczasowym systemie rozdziału mógł w najlepszym wypadku ktoś zbudować modelarz początkujący, ale nigdy modelarz-sportowiec i to taki, któryby co rok podwyższał swoje kwalifikacje. Wiemy, że modelarz-wyczynowiec musi otrzymać materiał w najwyższym gatunku tak samo, jak każdy sportowiec z innej dziedziny sportu otrzymuje i może zakupić sobie odpowiedni sprzęt sportowy w sklepie przyborów sportowych A modelarz to nie tylko sportowiec — to przyszły specjalista lotniczy.

Mówimy zawsze, że modelarze winni stosować takie same materiały, jakie stosuje się przy budowie samolotów, a przecież z materiału nieodpowiedniego nie mogą być wytworzone tylko braki. Do brakoróbstwa nie wolno nam przyzwyczajać młodych ludzi. Modelarstwo to majsterkowanie wyższej klasy. Ma ono na celu wychowanie młodych techników — nie żałujmy więc młodym technikom materiałów w dobrym gatunku i w dostatecznej ilości.

Jestem zdania, że nasze władze państwowe zwolnią dla użytku modelarzy każdą potrzebną ilość materiałów i to w gatunku odpowiadającym danej dziedzinie.

Przeprowadza się akcje popierania prac młodego technika i urządza wystawy, jednak nikt nie zastanowił się nad tym skąd ta młodzież ma wziąć materiały niezbędne do majsterkowania.

Stawiam konkretny wniosek: **dla tysięcy młodych techników należy jak najprędzej stworzyć bazę zaopatrzeniową.** Weźmy na przykład wzór z Moskiewskiego Domu Handlowego Młodego Technika.

W prasie młodzieżowej: w „Skrzydlatej Polsce", „Przyjacielu Żołnierza", „Młodym Techniku", czy nawet w „Płomyku" możnaby ogłosić katalog materiałów — cennik. Kierownicy modelarni mogliby w sposób planowy, zakupić takie materiały. LPŻ miałby przecież z tego duże korzyści zdobywając tzw. wpływy własne. Sklepiki materiałów modelarskich prowadzi SVAZARM, czechosłowacka bratnia organizacja. Taki sklepik modelarski widziałem też w Budapeszcie — sam tam kupowałem drobiazgi modelarskie i książki. DOSAAF fabrykuje nawet w swoich warsztatach lotniczych silniczki modelarskie i rozprowadza je poprzez sklepy.

Materiałów, których nie można u nas wyprodukować nie krępujmy się sprowadzić z zagranicy — np. balsa u nas nie rośnie, a jest konieczne potrzebna dla wyczynowców — czyli nie możnaby sprzedawać jej po wyższej cenie. Ażeby materiały nie przesączyły się do innych celów możnaby je ostatecznie dostarczać w ograniczonych ilościach, dla modelarzy zrzeszonych względnie za odpowiednim zaświadczeniem.

Na poruszone zagadnienie niech wypowiedzą się wszyscy młodzi technicy, bo nasza opinia wywrze niewątpliwie wpływ u czynników miarodajnych, a modelarstwo wszelkiego rodzaju otrzyma podstawę bytu i rozwoju nie tylko w miastach wojewódzkich, ale i we wsiach i małych osiedlach.

JAN BURY
Instruktor modelarstwa lotniczego

Małe lotnictwo do szkół

ZARZĄD Główny LPŻ w porozumieniu z Ministerstwem Oświaty zorganizował po raz pierwszy w Polsce Kurs Instruktorów Modelarstwa Lotniczego klasy III dla nauczycieli szkół podstawowych. Odbył się on w Centrum Wyszkolenia Technicznego LPŻ w Mrągowie w dniach od 3 do 24 lipca 1955 r.

Podobnie, jak w roku ubiegłym ZW LPŻ nie przysłały — zgodnie z wytycznymi ZG — odpowiedniej ilości uczestników, co stworzyło z początku trudności organizacyjne. W czasie trwania kursu od wczesnych godzin rannych spotykało się na pięknych zboczach Mrągowa poważnych i doświadczonych pedagogów o stażu pracy niekiedy i 30-letnim, jak z zapałem i oddaniem śledzili loty swoich pierwszych konstrukcji, reagując żywo na uwagi instruktorów udzielane w czasie oblatywania. Ambicją każdego z nich było zdobycie odznaki modelarskiej.

Na kursie każdy uczestnik wykonał własnoręcznie model szybowca szkolnego „Jeżyk" i model o napędzie gumowym typu „Pionier" oraz zespołowo modele silnikowe na uwięzi. Zdobyto 26 odznak kl. III oraz jeden warunek do kl. II modelem o napędzie gumowym. W wyniku przeprowadzonych egzaminów uprawnienia kl. III otrzymało 44 uczestników, pozostali na skutek słabo opanowanego materiału i młodego wieku uprawnienia instruktorów będą mogli uzyskać po rocznej praktyce w modelarni i na wniosek ZW LPŻ.

Na zakończenie odbyła się narada nauczycieli z przedstawicielem Ministerstwa Oświaty. Uczestnicy kursu wyrazili na niej zadowolenie z przeprowadzonych wykładów teoretycznych i zajęć praktycznych, twierdząc, że modelarstwo znajdzie zastosowanie w pracy placówek wychowania pozaszkolnego i zajęciach wychowania pozalekcyjnego. Wysunęli jednak słuszne zastrzeżenia co do wyżywienia, dyscypliny i doboru kadry wykładowców na kursy nauczycielskie. Organizatorzy zwracać muszą w przyszłości większą uwagę na to, że nauczyciele przybywają na kurs w ramach swego urlopu wypoczynkowego. Chcieliby też mieć oni więcej wolnego czasu i wycieczek. Uznano również za niesłuszne łączenie kursów nauczycieli z aktywem LPŻ.

Prezes ZG LPŻ gen. bryg. Józef Turski odbył spotkanie z uczestnikami kursu, naświetlając znaczenie i rolę LPŻ w społeczeństwie, życzył jednocześnie wszystkim absolwentom wcielania w życie zdobytych na kursie wiadomości fachowych dla dobra rozwoju małego lotnictwa w Polsce.

R. N.



Triumfator ostatniej konkurencji w kategorii szybowców dwumiejscowych, młody zawodnik Aeroklubu Śląskiego — Jerzy Dąmbski na chwilę przed startem do zwycięskiego lotu.



Wprawdzie Czmielówna startowała na „Bocianie", ale — jak widać — nie osłabiło to jej zainteresowania dla „Jaskółki Z", którą tankuje własnie Gorzelak. Foto: B. Koszewski (2)

OCENIAM II SZYBOWCOWE MISTRZOSTWA POLSKI

Prof. WŁODZIMIERZ HUMEN
Kierownik II SMP

CHARAKTER i wyniki zawodów w głównej mierze zależą od regulaminu. W tej dziedzinie posiadamy interesujące doświadczenia, lecz w przygotowaniach do II-gich SMP zrezygnowaliśmy z nich i przyjęliśmy stosowany ostatnio regulamin szybowcowych mistrzostw świata FAI. Umożliwiło to dopuszczenie do zawodów różnych typów szybowców jednomiejscowych. W chwili, gdy istnieje u nas poważne zainteresowanie wymaganiami jakim powinien odpowiadać szybowiec wyczynowy przygotowany do zawodów, uzyskanie materiałów porównawczych posiadało duże znaczenie. Udział szybowców dwumiejscowych w zawodach dawał możność opracowania zasad współpracy zespołu w locie. Wszystkie te zagadnienia w przededniu mistrzostw świata wymagały praktycznego rozwiązania.

Na tym odcinku przyjęty regulamin wniósł szereg korzystnych zmian. Zaskoczył nas natomiast program zawodów szybowcowych FAI, obejmujący w dziale konkurencji obowiązkowych odległość przelotu otwartego, a przesuwający do działu konkurencji dodatkowych, np. przelot prędkościowy po trasie trójkąta o obwodzie 100 km.

Obecnie gdy sprecyzowano ściśle formy współzawodnictwa szybowcowego wydaje się, że najwszechstronniejszą próbą umiejętności zawodnika jest przelot prędkościowy po trasie trójkątnej. Śmiało możemy go nazwać „slalomem szybowcowym". Sztuka rozegrania przelotu z wiatrem bocznym i czołowym jest sprawdzianem u zawodnika pełni mistrzostwa w opanowaniu typu szybowca i wykorzystaniu warunków lotnych. Nieznanym u nas warunkiem regulaminu była możliwość skreślenia punktacji jednej, najsłabszej konkurencji — zawodnikowi w przypadku, gdy w czasie trwania mistrzostw rozegra się więcej jak 4 konkurencje. Prawdopodobnie, gdyby kierownictwo mistrzostw mogło zapewnić, że rozegra na pewno 5 konkurencji, wtedy zawodnik miałby szanse wykorzystać taktycznie powyższy przywilej. Gdy zagadnienie to nie jest ustalone z góry, wówczas pokrzywdzony staje się zawodnik, który ambitnie walczy o punkty w każdej konkurencji. Dzisiaj już posiadamy wystarczające doświadczenie, aby stwierdzić, że skreślanie najsłabiej punktowanej konkurencji nie prowadzi do zachowania sprawiedliwej równości warunków.

Przesunięcie terminu mistrzostw na miesiąc lipiec spowodowało zetknięcie się naszych pilotów z nowymi, lecz bardzo trudnymi warunkami meteorologicznymi. Wystarczy wspomnieć, że poszczególne konkurencje były po prostu „wykradane". Rozgrywane w takich warunkach meteorologicznych zawody niosły z sobą dozę przypadkowości. Z pięciu rozegranych konkurencji zaledwie o dwu można powiedzieć, że posiadały równe warunki meteo dla wszystkich zawodników. Tymi konkurencjami były: rozegrany w dniu 11 lipca br. prędkościowy przelot docelowy na trasie Lisie Kąty — Sępolno (90 km), który ukończyło 17 zawodników na 22 startujących oraz przelot docelowo-powrotny na trasie Lisie Kąty — Zblewo — Lisie Kąty (126 km) rozegrany w dniu 15 lipca br. gdzie na 28 zawodników konkurencję ukończyło 26.

Znamiennym był fakt, że tworzenie noszeń występowało bardzo późno, niekiedy dopiero około godziny 13-tej, a od godziny 15 lub 16-tej zjawiska burzowe wygaszały całą termikę.

Od pierwszych dni zawodów codzienna prognoza zaczynała się od słów „z rana zachmurzenie duże" lub „dalszy wzrost zachmurzenia", „zachmurzenie 6/8 — 8/8", „zachmurzenie zmienne z przelotnym deszczem". Wreszcie 10 lipca br. ogólne odprężenie — zaobserwowano tworzenie się warunków. Ustalono jedną z najłatwiejszych konkurencji przelot prędkościowy docelowy do Sępolna — i na 30-tu zawodników w piękny wydawałoby się „cumulusowy dzień" zaledwie dwu dotarło do połowy trasy — konkurencji nie zaliczono.

Zupełny brak „noszeń" lub gwałtowne ich tworzenie się i natychmiastowe zanikanie wystąpiło szczególnie wyraźnie w dniu 12 lipca br. na „szkolnej" trasie przelotu docelowo-powrotnego 2 x 62 km Lisie Kąty — Fordon — i z powrotem. Olbrzymie obszary atermiczne tu i ówdzie, zwłaszcza w pobliżu Wisły przegrodzone gwałtownie powstającymi burzami. O sile prądów wznoszących najlepiej świadczą relacje pilotów, którzy spotkali się z noszeniami o prędkości ponad 30 m/sek i duszeniami rzędu 20 m/sek. W historii naszych zawodów spotkaliśmy się z tym po raz pierwszy. Doświadczenia te zostały okupione uszkodzeniem dwu szybowców prowadzonych przez Szemplińską i Kopernoka. Z tego powodu wymienieni piloci nie ukończyli mistrzostw. W dalszych dniach tworzenia się warunków towarzyszyło z reguły gwałtowne powstawanie burz, które towarzyszyły już nam do końca zawodów. Późno pojawiające się i szybko zanikające warunki termiczne nie pozwoliły na przeprowadzenie choćby jednej poważniejszej konkurencji.

Te warunki meteo przekreśliły również wszelkie rachuby taktyczne zawodników na odejście we właściwym czasie na trasę. Start otwierano w chwili gdy pojawiały się pierwsze noszenia, to znaczy w godzinach południowych. Zawodnicy po uzyskaniu potrzebnej wysokości natychmiast odchodzili na trasę bo wiedzieli, że za 2 lub 3 godziny rozbudowujące się burze uniemożliwią wykonanie zadania.

Zawodnicy: Na ogólną liczbę 30-tu zawodników 12-tu reprezentowało Kadrę Narodową, a 18-tu pilotów zakwalifikowało się na podstawie częściowej punktacji zawodów „Skrzydlatej Polski" o Memoriał Bitnera. Spośród uczestników Kadry Narodowej jedynie Skrzydlewski wystąpił w kategorii szybowców dwumiejscowych.

W kategorii szybowców jednomiejscowych w pierwszej 10-tce znaleźli się członkowie Kadry Narodowej, z wyjątkiem Merly który zajął 8 miejsce. Spośród dalszych uczestników Kadry poza pierwszą dziesiątką znaleźli się Kirakowski i Gorzelak. W kategorii szybowców dwumiejscowych pełny sukces odnieśli uczestnicy Memoriału Bitnera (Brzoza, Czmielówna i Nechay).

Jak wskazują wyniki zawodów to w kategorii szybowców jednomiejscowych wyrównaną czołówkę tworzą: Wojnar, Makula, Góra, Popiel, Adamek i Nowotarski. Na czas zawodów zwykłej formy nie osiągnął Makula, który dysponując lepszym typem szybowca pozwolił się wyprzedzić nielicznymi punktami. Wysoką formę sportową wykazał Góra, udawadniając, że w każdych zawodach o wyniku w pierwszym rzędzie decyduje pilot, a dopiero w dalszej kolejności warunki meteorologiczne i jakość sprzętu. Poważne postępy poczynili Adamek a w szczególności Nowotarski. Po rocznej przerwie dobrą formę sportową zaprezentował Śliwak, a Witek obronił swoją dawną lokatę. Duże postępy w zestawieniu z ubiegłym rokiem wykazał H. Zydorczak. Zawodnikami o dużym zacięciu sportowym okazali się Misiek i Niechwiejczyk, który rozdzielił w lokatach dwu kadrowiczów: Kirakowskiego i Gorzelaka przechodzących pewien kryzys formy sportowej. W kategorii szybowców dwumiejscowych pełny sukces odniosła załoga Brzoza i Gabrylewicz, Czmielówna z Pieczykolan i Nechay ze Stelmachem okazały się zawodniczkami wysokiej klasy. Również o dużym sukcesie w mistrzostwach może mówić Dąmbski z Szekielem, którzy zajęli 4 miejsce.

Skrzydlewski tradycyjnie w pierwszych konkurencjach doskonale wystartował, lecz nie zdołał utrzymać swojej pozycji. Zresztą trudne warunki meteorologiczne zawodów uniecestwiały nieraz najlepsze rozwiązania taktyczne. Załogi z pilotami Makarukiem, Cnotliwym i Sochackim mogłyby też wiele o tym powiedzieć.

Najmłodszym pilotem zawodów okazał się Bułat, wyszkolony w r. 1951 posiadający 200 godzin lotu na szybowcach. Najmniejszą ilość wylatanych godzin w pierwszej 10-tce miał Merło bo 400. Największą ilością godzin wylatanych na szybowcach dysponował Góra bo 1 700. Pierwsza trójka w kategorii szybowców dwumiejscowych posiada następujący nalot: Brzoza 250 godz., Czmielówna 350 godz. Nechay 300 godz.

Na 30-tu pilotów biorących udział w zawodach 25 jest wyszkolonych przed rokiem 1950. Największą liczbę startów do konkurencji tj. 7 mieli Merło, Gadomski, Bajewska, Zydorczak, Czmielówna, Dąmbski, Adamek. Na ogólną ilość wylatanych 11 578,5 km

na szybowcach jednomiejscowych wylatano — 8 493,5 km

na szybowcach dwumiejscowych wylatano — 3 085 km

Średnia długość przelotu na jednego zawodnika wynosi 386 km. Średnio na jedną konkurencję przypada 2 315 km.

Sprzęt: Na mistrzostwach były reprezentowane następujące typy szybowców: „A-9", „Jaskółka Z", „Jaskółka-bis", „Albatros", „Mucha-100" i poza konkursem „Jaskółka M" (usterzenie motylkowe), w kategorii szybowców dwumiejscowych „Bocian". Wprawdzie udział różnorodnych typów szybowców nie przyniósł wyczerpujących odpowiedzi o stopniu ich przydatności do zawodów, wykazał jednak, że szybowce typu „A-9" i „Jaskółka Z" przydatne są w każdych warunkach od najsłabszych do najsilniejszych. Okazało się również, że właściwe wykorzystanie typu szybowca zależy od gruntownej znajomości jego własności i opanowania pilotażowego. Zbyt późny termin dostawy szybowców typu „Jaskółka Z" uniemożliwił pilotom wlatanie się w typ.

Jedynym pilotem, który bardzo szybko doszedł do formy i opanował pilotaż szybowca o dużym obciążeniu powierzchni nośnej był Wojnar. Niestety nieoczekiwane uszkodzenie szybowca typu „A-9" w locie holowanym z przelotu nie pozwoliło na uzyskanie ciekawych materiałów porównawczych. Doskonały i ambitny zawodnik Makula również nie był wlatany w nowy typ szybowca jakim jest „Jaskółka Z" ze zbiornikami wodnymi. Wysokiej klasie pilotażu zawdzięczał Makula stosunkowo szybkie przystosowanie się do maszyny, lecz okazało się ono niewystarczające dla uzyskania przekonywującego zwycięstwa nad Wojnarem, który z konieczności w trzech konkurencjach latał na „Jaskółce-bis". Gorzelakowi nie zdołała wyrównać braku treningu „Jaskółka Z". Znamy go jako doskonałego pilota i ambitnego zawodnika, który jednak dla uzyskania wysokiej formy wymaga długotrwałego i intensywnego treningu. Doświadczenie mówi, że sama znajomość nowoczesnych urządzeń

(Dokończenie na str. 14)

WYNIKI ZAWODOW W BUŁGARII

PONIŻEJ zamieszczamy szczegółowe wyniki Międzynarodowych Zawodów Spadochronowych w Bułgarii, które udało nam się zebrać. Przepraszamy Czytelników za brak reportażu z Musaczewa, ale nikt z polskiej ekipy, która była w Bułgarii dotychczas nam go nie napisał. Z tego względu zmuszeni jesteśmy z przykrością podać tylko same, suche wyniki. Na zamówione u naszych reprezentantów artykuły jednak w dalszym ciągu czekamy. Nie wątpimy, że będziemy je mogli zamieścić w najbliższej przyszłości.

(red.)



W klasyfikacji indywidualnej mężczyzn zwyciężył Mistrz Sportu Jaroslav Jehlicka (Czechosłowacja) mający na swym koncie 366 skoków.



W klasyfikacji indywidualnej kobiet zwycięstwo odniosła Zasłużona Mistrzyni Sportu ZSRR Walentyna Sieliwierstowa, która ma na swym koncie 397 skoków.

WYNIKI I KONKURENCJI

Skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Musaczewo, 8 sierpnia 1955 r.

	Nr kolejny	Nr startowy	Nazwisko i imię zawodnika	Państwo	Wyniki: Pierwszego skoku w metrach	Pierwszego skoku w punktach	Drugiego skoku w metrach	Drugiego skoku w punktach	Średnia arytmetyczna dwóch skoków w metrach	Średnia w punktach
Mężczyźni	1	28	Glbow Gieorgi	Bułgaria I	6,90	143,1	1,76	148,3	4,30	145,7
	2	27	Zachariew Kirił	Bułgaria I	3,23	146,8	7,76	142,2	5,49	144,5
	3	43	Jehlicka Jaroslav	Czechosłowacja	6,40	143,6	4,78	145,2	5,59	144,4
	4	37	Gołojda Walery	ZSRR ●	6,04	144,0	6,86	143,3	6,35	143,7
	5	22	Negriu Ion	Rumunia	7,20	142,8	5,86	144,1	6,53	143,6
	6	16	Falkay Laszlo	Węgry	15,93	134,1	0,85	149,1	8,39	141,6
	7	36	Nejmark Feliks	ZSRR ●	11,50	138,5	6,04	144,0	8,77	141,3
	8	34	Dunawski Sandi	Bułgaria II	11,29	138,7	10,45	138,5	10,87	139,1
	9	14	Klimow Mikołaj	ZSRR	2,07	147,9	19,90	130,1	10,98	139,0
	10	24	Pirvan Gheorghe	Rumunia	12,67	137,3	13,06	136,9	12,86	137,1
	11	26	Doiński Angieł	Bułgaria I	8,60	141,4	18,22	131,8	13,41	136,6
	12	11	Szczerbinin Mikołaj	ZSRR	16,00	134,0	10,93	139,1	13,46	136,5
	13	6	Liu Czun-szen	Chiny	1,37	148,6	26,82	128,2	14,95	135,9
	14	41	Kadidlo Miroslav	Czechosłowacja	14,50	135,5	13,70	136,3	14,10	135,9
	15	9	Fu-In	Chiny	21,82	128,2	6,85	143,1	14,34	135,7
	16	47	Czo-Hy	Chiny	7,80	142,2	22,45	127,5	15,13	134,9
	17	4	BOŁOTOWICZ Waldemar	POLSKA	17,57	132,4	13,00	137,0	15,29	134,7
	18	33	Gieorgijew Jemanuił	Bułgaria II	22,92	127,1	7,60	142,4	15,26	134,7
	19	49	Veiss Julius	Czechosłowacja ●	21,89	128,1	11,72	138,3	16,80	133,2
	20	32	Wodieniczarow Kirił	Bułgaria II	23,54	146,5	30,12	119,9	16,83	133,2
	21	44	Ozabal Leopold	Czechosłowacja	26,20	123,8	7,84	142,2	17,02	133,0
	22	13	Dmitrow Michał	ZSRR	1,24	148,8	33,86	116,2	17,50	132,5
	23	5	CIERNIAK Jan	POLSKA	27,23	123,5	10,94	139,1	19,08	130,9
	24	12	Kosinow Piotr	ZSRR	22,34	127,7	16,58	133,4	19,46	130,6
	25	42	Kaplan Zdenek	Czechosłowacja	82,65	117,3	8,63	143,4	19,64	130,4
	26	21	Iancu Gheorghe	Rumunia	27,67	122,3	12,90	137,1	20,29	129,7
	27	53	Dienew Denju	Bułgaria ●	19,36	130,6	21,59	128,4	20,47	129,5
	28	48	LEWANDOWSKI Roman	POLSKA ●	26,23	123,8	15,30	134,7	20,77	129,3
	29	3	WÓJCIK Józef	POLSKA	36,11	113,9	5,25	147,7	20,68	129,3
	30	18	Kastely Sandor	Węgry	19,87	130,1	25,93	124,1	22,90	127,1
	31	2	HASZLAKIEWICZ Jacek	POLSKA	44,38	105,6	8,85	141,1	26,62	123,4
	32	17	Gyulaj Gyorgy	Węgry	36,10	111,9	16,08	133,2	27,75	122,9
	33	29	Kacarow Bogdan	Bułgaria I	50,43	99,6	7,95	142,6	28,39	121,1
	34	31	Szarkow Asien	Bułgaria II	59,99	90,0	4,41	145,6	32,20	117,8
	35	7	Go Żun-lan	Chiny	36,70	113,3	29,77	120,3	23,24	116,8
	36	46	Czu Liu-szen	Chiny ●	46,93	103,1	36,37	113,6	41,65	108,4
	37	19	Szeżo Istvan	Węgry	68,25	81,7	30,56	119,4	49,41	100,6
	38	23	Badioc Stefan	Rumunia	127,30	22,7	90,00	60,0	108,65	41,4
Kobiety	1	15	Sieliwierstowa Walentyna	ZSRR	13,24	136,8	8,96	143,0	10,95	139,9
	2	30	Krstewa Maria	Bułgaria I	21,56	128,6	12,68	157,8	17,02	133,0
	3	50	Maszova Józefa	Czechosłowacja ●	24,40	125,6	18,06	131,1	21,23	128,4
	4	51	Nedjałkowa Penka	Bułgaria ●	6,28	143,7	40,60	109,4	23,44	126,6
	5	38	Prjachina Nadieżda	ZSRR ●	27,99	122,0	33,69	116,3	30,84	119,2
	6	1	CHMIELARCZYK Antonina	POLSKA	67,69	82,3	2,27	147,7	34,98	115,0
	7	35	Angiełowa Julia	Bułgaria II	35,85	114,1	34,47	116,5	35,10	114,8
	8	52	Kostowa Ruska	Bułgaria ●	83,00	67,0	15,12	184,9	49,60	101,0
	9	45	Kloubcowa Dana	Czechosłowacja	47,77	102,2	68,53	81,5	58,15	91,8
	10	20	Papp Katalin	Węgry	46,65	103,3	37,64	112,4	42,15	82,9
	11	25	Diaconu Katarzyna	Rumunia	150,00	0,0	2,25	147,7	76,13	73,9
	12	10	Wan Żeń-czu	Chiny	87,20	62,0	71,20	78,8	79,20	70,8

● zawodnicy startujący poza konkursem
X lądowanie poza kołem o promieniu 150 m
— zawodnik nie startował

WYNIKI IV KONKURENCJI

Skok z wysokości 2 200 m z trzydziestosekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu.

Musaczewo, 14 sierpnia 1955 r.

	Nr kolejny	Nr startowy	Nazwisko i imię zawodnika	Państwo	Wyniki (w punktach): Pierwszego skoku czas	Pierwszego skoku styl	Pierwszego skoku razem	Drugiego skoku czas	Drugiego skoku styl	Drugiego skoku razem	Średnia arytmetyczna z dwóch skoków
Mężczyźni	1	27	Zachariew Kirił	Bułgaria I	90	100	190	100	100	200	195,0
	2	43	Jehlicka Jaroslav	Czechosłowacja	95	100	195	95	100	195	195,0
	3	37	Gołojda Walery	ZSRR ●	85	100	185	100	100	200	192,5
	4	11	Szczerbinin Mikołaj	ZSRR	95	100	195	90	100	190	192,5
	5	33	Gieorgijew Jemanuił	Bułgaria II	80	100	180	100	100	200	190,0
	6	48	LEWANDOWSKI Roman	POLSKA ●	95	100	195	85	100	185	190,0
	7	3	WÓJCIK Józef	POLSKA	100	100	200	75	100	175	187,5
	8	17	Gyulai Gyorgy	Węgry	100	100	200	75	100	175	187,5
	9	31	Szarkow Asien	Bułgaria II	90	90	180	95	100	195	187,5
	10	19	Szeżo Istwan	Węgry	80	100	180	95	100	195	187,5
	11	32	Wodieniczarow Kirił	Bułgaria II	100	100	200	90	80	170	185,0
	12	4	BOŁOTOWICZ Waldemar	POLSKA	70	100	170	100	100	200	185,0
	13	26	Doiński Angieł	Bułgaria I	70	100	170	100	100	200	185,0
	14	13	Dmitrow Michał	ZSRR	70	100	170	95	100	195	183,5
	15	42	Kaplan Zdenek	Czechosłowacja	85	100	185	80	100	180	182,5
	16	36	Nejmark Feliks	ZSRR ●	75	100	175	80	100	180	177,5
	17	44	Ozabal Leopold	Czechosłowacja	65	100	165	90	100	190	177,5
	18	29	Kacarow Bogdan	Bułgaria I	75	100	175	80	100	180	177,5
	19	41	Kadidlo Mirosław	Czechosłowacja	70	100	170	80	100	180	175,0
	20	28	Glbow Gieorgi	Bułgaria I	80	100	180	65	100	165	172,5
	21	5	CIERNIAK Jan	POLSKA	75	100	175	70	100	170	172,5
	22	12	Kosinow Piotr	ZSRR	95	50	145	90	100	190	167,5
	23	8	Sun Tao-tao	Chiny ●	100	40	140	85	100	185	162,5
	24	49	Veiss Julius	Czechosłowacja ●	90	50	140	100	50	150	145,0
	25	14	Klimow Mikołaj	ZSRR	50	100	150	40	90	130	140,0
	26	34	Dunawski Sondi	Bułgaria II	25	100	125	55	60	115	120,0
	27	18	Kastely Sandor	Węgry	55	80	135	100	0	100	117,5
	28	6	Liu Czun-szen	Chiny	0	60	60	60	100	160	110,0
	29	7	Go Żun-lan	Chiny	90	30	120	55	0	55	87,5
	30	16	Falkay Laszlo	Węgry	85	0	85	80	0	80	82,5
	31	9	Fu-In	Chiny	25	0	25	50	90	140	82,5
	32	47	Czo-Hy	Chiny	70	0	70	40	50	90	80,0
	33	22	Negriu Ion	Rumunia	0	0	0	85	70	155	77,5
	34	53	Dienew Denju	Bułgaria ●	55	0	55	25	40	65	55,0
	35	24	Pirvan Gheorghe	Rumunia	0	0	0	70	0	70	35,0
	36	46	Czu Liu-szen	Chiny ●	60	0	60	0	0	0	30,0
	37	21	Iancu Gheorghe	Rumunia	0	0	0	0	0	0	0
Kobiety	1	15	Sieliwierstowa Walentyna	ZSRR	80	100	180	90	100	190	185,0
	2	50	Mascova Józefa	Czechosłowacja ●	75	100	175	90	100	190	182,5
	3	35	Angiełowa Julia	Bułgaria II	75	90	165	85	100	185	175,0
	4	38	Prjachina Nadieżda	ZSRR ●	50	100	150	90	100	190	170,0
	5	45	Kloubcova Dana	Czechosłowacja	25	100	125	100	100	200	162,0
	6	51	Nedjałkowa Penka	Bułgaria ●	70	70	140	55	100	155	147,5
	8	10	Wan Żen-czu	Chiny	75	70	145	75	0	75	110,0
	7	52	Kostowa Ruska	Bułgaria ●	75	90	165	85	40	125	145,0
	9	25	Diaconu Katarzyna	Rumunia	85	30	115	85	0	85	100,0
	10	1	CHMIELARCZYK Antonina	POLSKA	75	100	175	15	0	15	95,0
	11	30	Krstewa Maria	Bułgaria I	0	0	0	100	0	100	50,0
	12	20	Papp Katalin	Węgry	0	0	0	80	0	80	40,0

WYNIKI II KONKURENCJI

Skok grupowy z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.

Musaczewo, 10 sierpnia 1955 r.

Nr kolejny	Państwo	Nr startowy	Nazwisko i imię zawodnika	Wyniki: Pierwszego skoku w metrach	Pierwszego skoku w punktach	Drugiego skoku w metrach	Drugiego skoku w punktach	Średnia arytmetyczna dwóch skoków w metrach	Średnia w punktach
1	POLSKA	1	CHMIELARCZYK Antonina	7,23	142,8	8,70	141,3	7,97	142,1
		2	HASZLAKIEWICZ Jacek	25,01	125,0	—	0,0	87,51	62,5
		3	WÓJCIK Józef	32,29	117,7	14,50	135,5	23,40	126,6
		4	BOŁOTOWICZ Waldemar	28,58	121,4	26,65	143,3	27,62	122,4
		5	CIERNIAK Jan	18,40	131,6	3,91	146,1	11,16	138,9
2	ZSRR	12	Kosinow Piotr	24,06	125,9	49,60	100,4	36,83	113,2
		11	Szczerbinin Mikołaj	8,96	141,0	13,46	136,6	11,21	138,8
		13	Dmitrow Michał	4,60	145,4	25,22	124,8	14,92	135,1
		14	Klimow Mikołaj	27,47	122,5	9,67	140,5	18,57	131,4
		15	Sieliwierstowa Walentyna	18,00	132,0	7,82	142,2	12,91	130,1
3	Rumunia	21	Iancu Gheorghe	27,00	123,0	19,36	130,0	23,48	126,5
		22	Negriu Ion	7,60	142,4	35,93	114,1	21,77	128,3
		23	Badioc Stefan	56,09	93,9	X	0,0	103,05	46,9
		25	Diaconu Katarzyna	97,45	52,5	71,70	78,3	69,58	65,4
		24	Pirvan Gheorghe	11,02	139,5	8,70	141,3	9,86	140,2
4	Węgry	16	Falkay Laszlo	42,46	107,5	9,32	140,7	25,89	124,1
		17	Gyulai Gyorgy	24,02	126,0	12,12	137,8	12,07	132,0
		18	Kastely Sandor	26,24	123,7	11,76	138,2	19,00	131,0
		19	Szeżo Istvan	144,81	5,2	4,02	146,0	74,42	75,6
		20	Papp Katalin	61,94	88,1	60,01	90,0	60,98	89,1
5	Czechosłowacja	41	Kadidlo Miroslav	29,29	120,7	24,85	125,1	27,07	122,9
		42	Kaplan Zdenek	15,70	124,3	32,08	117,9	23,69	126,1
		43	Jehlicka Jaroslav	18,40	131,6	52,16	97,8	35,28	114,7
		44	Ozabal Leopold	27,40	132,6	15,76	134,2	21,58	128,4
		45	Kloubcova Dana	51,12	98,9	36,08	113,0	43,60	106,4
6	Bułgaria II	31	Szarkow Asien	43,43	106,6	13,78	136,2	28,61	121,4
		32	Wodieniczarow Kirił	24,35	125,6	30,34	119,7	27,35	122,7
		33	Gieorgijew Jemanuił	24,30	125,7	22,45	127,5	23,38	126,6
		34	Dunawski Sandi	81,40	68,6	45,69	164,3	63,55	86,5
		35	Angiełowa Julia	X	0,0	79,09	70,9	114,55	35,5
7	Bułgaria I	26	Doiński Angieł	47,22	102,8	12,40	137,6	29,81	120,2
		27	Zachariew Kirił	50,15	99,8	5,76	144,2	27,96	122,0
		28	Glbow Gieorgi	49,47	100,3	26,20	133,8	37,94	112,1
		29	Kacarow Bogdan	125,42	24,6	15,35	134,6	70,39	79,6
		30	Krstewa Maria	93,24	56,8	112,40	37,6	102,82	47,2
8	Chiny	6	Liu-Czun-szen	23,27	126,7	79,40	70,6	51,34	98,7
		7	Go Żun-lan	66,40	83,6	69,68	80,3	68,04	82,0
		47	Czo-Hy	60,08	89,9	128,30	21,7	94,19	55,8
		9	Fu-In	31,51	118,5	81,73	68,3	56,62	93,4
		10	Wan Żen-czu	104,81	45,2	X	0,0	127,41	22,6
9	ZSRR poza konkursem	26	Nejmark Feliks ●	6,13	143,9	15,17	124,8	10,65	139,4
		37	Gołojda Walery ●	7,22	142,8	7,62	142,6	7,42	142,6
		38	Prjachina Nadieżda ●	92,31	57,7	19,26	130,7	55,79	94,2



W dniu otwarcia MZSpad powitał zawodników oraz licznie zebraną publiczność kierownik delegacji radzieckiej — F. S. Wiszniewski. Foto: R. Lewandowski

WYNIKI INDYWIDUALNE MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW SPADOCHRONOWYCH W BUŁGARII

	Nr. kolejny	Nr. startowy	Nazwisko i imię zawodnika	Państwo	Wyniki skoków trzech konkurencji z wysokości 600m	1500m	2200m	Ogółem
					w punktach			
Mężczyźni	1	43	Jehlicka Jaroslav	Czechosłowacja	144,4	322,6	195,0	662,0
	2	37	Gołajda Walery	ZSRR •	143,7	319,5	192,5	655,7
	3	27	Zachariew Kirił	Bułgaria I	144,5	304,5	195,0	644,4
	4	11	Szczerbinin Mikołaj	ZSRR	136,5	310,0	192,5	639,0
	5	36	Nejmark Feliks	ZSRR •	141,3	312,0	177,5	630,8
	6	28	Głbow Gieorgi	Bułgaria I	145,7	311,6	172,5	629,8
	7	12	Kosinow Piotr	ZSRR	130,6	321,8	167,5	619,9
	8	32	Wodieniczarow Kirił	Bułgaria II	133,2	299,8	185,0	618,0
	9	3	WÓJCIK Józef	POLSKA	129,3	299,0	187,5	615,8
	10	41	Kadidlo Miroslaw	Czechosłowacja	135,9	304,4	175,0	615,2
	11	13	Dmitrow Michał	ZSRR	132,5	297,6	183,5	612,6
	12	42	Kaplan Zdenek	Czechosłowacja	130,4	293,5	182,5	606,4
	13	44	Ozabal Leopold	Czechosłowacja	133,0	291,1	177,5	601,6
	14	31	Szarkow Asien	Bułgaria II	117,8	295,2	187,5	600,5
	15	14	Klimow Mikołaj	ZSRR	139,0	320,4	140,0	590,4
	16	5	CIERNIAK Jan	POLSKA	130,9	288,8	172,5	591,7
	17	48	LEWANDOWSKI Roman	POLSKA •	129,3	254,1	190,0	573,4
	18	33	Gieorgijew Jemanuił	Bułgaria II	134,7	246,6	190,0	571,3
	19	4	BOŁOTOWICZ Waldemar	POLSKA	134,7	249,6	185,0	569,3
	20	29	Kacarow Bogdan	Bułgaria I	121,1	149,9	177,5	548,5
	21	17	Gyulai Gyorgy	Węgry	122,9	225,0	187,5	535,4
	22	19	Szerżo Istvan	Węgry	100,6	221,0	187,5	509,1
	23	34	Dunawski Sandi	Bułgaria II	139,1	249,5	120,0	508,6
	24	49	VaissJulius	Czechosłowacja •	133,2	203,6	145,0	481,8
	25	6	Liu-Czun-szen	Chiny	135,9	221,2	110,0	467,1
	26	26	Doiński Angieł	Bułgaria I	136,6	127,8	185,0	449,4
	27	16	Falkay Laszlo	Węgry	141,6	212,6	82,5	426,7
	28	7	Go Żun-lan	Chiny	116,8	230,5	87,5	434,8
	29	18	Kastely Sandor	Węgry	127,1	183,6	117,5	428,2
	30	53	Dienew Denju	Bułgaria •	129,5	241,9	55,0	426,4
	31	9	Fu-In	Chiny	135,7	172,7	82,5	399,0
	32	47	Cżo-Hy	Chiny	134,9	153,5	80,0	368,4
	33	46	Czu Liu-szen	Chiny •	108,4	221,1	30,0	359,5
	34	21	Iancu Gheorghe	Rumunia	129,7	217,6	0,0	347,3
	35	22	Negriu Ion	Rumunia	143,5	105,4	77,5	326,4
	36	24	Pinan Gheorghe	Rumunia	137,1	125,6	35,0	297,7
	37	2	HASZLAKIEWICZ Jacek	POLSKA	123,4	—	—	123,4
	38	23	Badioc Stefan	Rumunia	41,4	—	—	41,4
Kobiety	1	15	Sieliwierstowa Walentyna	ZSRR	139,9	314,6	185,0	639,5
	2	38	Prjachina Nadieżda	ZSRR •	119,2	272,8	170,0	562,0
	3	45	Kloubcova Dana	Czechosłowacja	91,8	304,8	162,0	558,6
	4	50	Mascova Józefa	Czechosłowacja •	128,4	245,6	182,5	556,5
	5	35	Angiełowa Julia	Bułgaria II	114,8	207,8	175,0	497,6
	6	52	Kostowa Ruska	Bułgaria •	101,0	220,0	145,0	446,0
	7	51	Nedjałkowa Penka	Bułgaria •	126,6	175,8	147,5	449,9
	8	10	Wan-Żen-czu	Chiny	70,8	199,4	110,0	380,2
	9	1	CHMIELARCZYK Antonina	POLSKA	115,0	164,9	95,0	374,9
	10	30	Krstewa Maria	Bułgaria I	133,0	111,8	50,0	294,8
	11	20	Papp Katalin	Węgry	82,9	145,2	40,0	268,1
	12	25	Diaconu Katarzyna	Rumunia	73,9	49,6	100,0	123,5

WYNIKI III KONKURENCJI

Skok z wysokości 1 500 m z dwudziestosekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 150 m.
(Musaczewo — 13 sierpnia 1955 r.)

	Nr. kolejny	Nr. startowy	Nazwisko i imię zawodnika	Państwo	Wyniki: Pierwszego skoku: czas	styl	celność		Razem punktów	Drugiego skoku: czas	styl	celność		Razem punktów	Średnia arytmetyczna dwóch skoków	
					w punktach		w metrach	w punktach		w punktach		w metrach	w punktach		w metrach	w punktach
Mężczyźni	1	43	Jehlicka Jaroslaw	Czechosłowacja	90	100	10,16	139,8	329,8	90	100	24,65	125,3	315,3	17,41	322,6
	2	12	Kosinow Piotr	ZSRR	95	100	15,09	134,1	329,9	85	100	21,26	128,7	313,7	18,19	321,8
	3	14	Klimow Mikołaj	ZSRR	70	100	16,26	133,7	303,7	100	90	2,90	147,1	337,1	9,58	320,4
	4	37	Gołajda Walery	ZSRR •	90	100	21,81	128,2	318,2	85	100	14,23	135,8	320,8	18,02	319,5
	5	38	Nejmark Feliks	ZSRR •	90	100	3,35	146,7	336,7	55	100	17,65	132,3	287,3	10,45	312,0
	6	28	Głbow Gieorgi	Bułgaria I	75	100	8,25	141,8	316,8	90	100	33,57	116,4	306,4	20,90	311,6
	7	11	Szczerbinin Mikołaj	ZSRR	90	100	17,93	132,1	322,1	95	80	25,26	124,7	299,7	21,60	310,9
	8	27	Zachariew Kirił	Bułgaria I	100	100	5,75	144,2	344,2	95	100	79,53	70,5	265,5	42,64	304,9
	9	41	Kadidlo Miroslaw	Czechosłowacja	100	100	6,10	143,9	343,9	90	100	75,21	74,8	264,8	40,66	304,4
	10	32	Wodieniczarow Kirił	Bułgaria II	50	100	3,81	146,2	296,2	80	100	27,60	122,3	302,3	15,74	299,8
	11	3	WÓJCIK Józef	POLSKA	100	100	9,31	140,7	340,7	70	100	62,75	87,2	257,2	36,03	299,0
	12	13	Dmitrow Michał	ZSRR	95	100	15,01	135,0	285,0	75	100	14,87	135,1	310,1	14,94	297,6
	13	31	Szarkow Asien	Bułgaria II	80	100	7,85	142,1	322,1	75	100	56,75	93,2	268,2	32,30	295,2
	14	42	Kaplon Zdenek	Czechosłowacja	80	100	11,74	138,3	318,3	75	100	57,16	92,8	267,8	34,45	293,5
	15	44	Ozabal Leopold	Czechosłowacja	100	100	38,55	111,5	311,5	85	100	64,42	85,6	270,6	51,49	291,1
	16	5	CIERNIAK Jan	POLSKA	60	90	39,36	110,5	360,5	80	100	13,94	136,1	316,1	26,68	288,8
	17	48	LEWANDOWSKI Roman	POLSKA •	75	100	70,71	79,3	254,3	50	100	46,16	103,8	253,8	58,44	254,1
	18	29	Kacarow Bogdan	Bułgaria I	85	100	34,61	115,4	290,4	60	100	10,56	139,4	299,4	22,59	249,9
	19	4	BOŁOTOWICZ Waldemar	POLSKA	60	90	9,93	140,1	290,1	65	100	106,01	44,0	209,0	57,97	249,6
	20	34	Dunawski Sandi	Bułgaria II	35	100	11,00	139,0	324,0	85	90	x	0,0	175,0	80,50	249,5
	21	33	Gieorgijew Jemanuił	Bułgaria II	60	100	58,60	94,4	251,4	70	100	78,16	71,8	241,8	68,38	246,6
	22	53	Dienew Denju	Bułgaria •	75	90	64,80	85,2	250,2	75	100	91,47	58,5	233,5	128,14	241,9
	23	7	Go Żun-lan	Chiny	80	0	25,24	124,8	204,8	40	90	23,96	126,1	256,1	24,60	230,5
	24	26	Doinski Angieł	Bułgaria I	40	100	124,40	25,6	165,6	60	100	29,80	129,0	289,0	72,69	227,8
	25	8	Sun Tao-tao	Chiny •	75	100	47,02	103,0	278,0	55	80	109,88	40,1	171,1	78,45	226,6
	26	17	Gyulaj Gyorgy	Węgry	95	100	79,99	70,0	265,0	85	100	x	0,0	185,0	114,99	225,0
	27	6	Liu Czun-szen	Chiny •	40	90	86,85	63,2	193,2	100	100	100,76	49,2	249,2	93,81	221,2
	28	46	Czu Liu-szen	Chiny	90	60	100,92	49,1	199,1	35	80	21,90	128,1	243,1	61,40	221,1
	29	19	Szerżo Istvan	Węgry	65	100	x	0,0	165,0	75	100	48,00	102,0	277,0	90,00	221,0
	30	21	Iancu Gheorghe	Rumunia	50	90	x	0,0	140,0	100	80	34,77	115,2	295,2	92,39	217,6
	31	16	Falkay Laszlo	Węgry	100	0	59,04	91,0	191,0	100	0	15,86	134,1	234,1	37,45	212,6
	32	49	VaissJulius	Czechosłowacja •	85	40	36,89	113,1	238,1	15	100	95,88	54,1	169,1	116,39	203,6
	33	18	Kastely Sandor	Węgry	75	30	8,73	141,3	246,3	75	0	144,11	49,9	120,9	56,42	183,6
	34	9	Fu-In	Chiny	50	0	9,57	140,4	190,4	95	60	x	0,0	155,0	79,79	172,7
	35	47	Cżo-Hy	Chiny	45	70	x	0,0	115,0	100	90	148,00	2,0	192,0	149,00	153,5
	36	24	Pirvan Gheorghe	Rumunia	0	0	26,33	123,7	123,7	0	0	22,54	127,5	127,5	24,44	125,6
	37	22	Negriu Ion	Rumunia	0	0	x	0,0	0,0	30	90	59,24	90,8	210,8	104,62	105,4
Kobiety	1	15	Sieliwierstowa Walentyna	ZSRR	70	100	16,37	134,6	304,6	80	100	5,40	144,6	324,6	10,39	314,6
	2	45	Kloubcova Dana	Czechosłowacja	70	100	31,60	118,4	288,4	75	100	3,85	146,2	321,2	17,73	304,8
	3	38	Prjachina Nadieżda	ZSRR •	100	100	15,59	134,4	334,4	75	100	114,70	35,3	210,3	115,15	272,8
	4	50	Mascova Józefa	Czechosłowacja •	35	100	63,91	86,1	221,1	35	100	15,02	135,0	270,0	39,47	245,6
	5	52	Kostowa Ruska	Bułgaria •	80	100	28,59	121,4	301,4	40	0	51,46	98,5	138,5	40,03	220,0
	6	35	Angiełowa Julia	Bułgaria II	45	70	10,25	139,7	254,7	60	100	x	0,0	160,0	80,13	207,8
	7	10	Wan Zen-czu	Chiny	65	80	x	0,0	145,0	85	90	71,35	78,7	253,7	110,68	199,4
	8	51	Nedjałkowa Penka	Bułgaria •	95	40	93,45	56,6	191,6	80	80	x	0,0	160,0	121,73	175,8
	9	1	CHMIELARCZYK Antonina	POLSKA	45	100	15,26	135,7	279,7	10	40	x	0,0	50,0	82,63	164,9
	10	20	Papp Katalin	Węgry	0	0	21,07	128,9	128,9	25	60	73,52	76,5	161,5	47,30	145,2
	11	30	Krstewa Maria	Bułgaria I	15	30	x	0,0	45,0	25	80	27,36	122,6	177,6	88,68	111,8
	12	25	Diaconu Katarzyna	Rumunia	0	0	105,87	44,1	44,1	55	0	x	0,0	65,0	127,95	49,6



Dwanaście uśmiechniętych dziewcząt — uczestniczek MZSpad w Bułgarii. Pierwsza z prawej nasza reprezentantka Antonina Chmielarczyk. Foto: R. Lewandowski

OCENIAMY II SMP
(Dokończenie)

w szybowcu nie wystarcza — potrzebna jest tu również nawykowa umiejętność posługiwania się tymi urządzeniami w odpowiednich sytuacjach lotu. Kształcenie nawyków wiąże się z pojęciem czasu, z tego względu nawet najbardziej interesujący i nowoczesny typ szybowca może okazać się nie wystarczający, gdy braknie czasu na „wlatanie się" nie tylko w typ, ale również w egzemplarz. Warto o tym pamiętać w przededniu szybowcowych mistrzostw świata 1956 r.

W kategorii szybowców dwumiejscowych dysponujemy doskonałym typem szybowca „Bocian". Małe, udane zmiany konstrukcyjne mogą dać odpowiedni typ szybowca na mistrzostwa świata. Zdaje się, że do tej pory mamy stosunkowo mało doświadczeń w lotach dwuosobowej załogi. Większość naszych załóg składała się obok pilota z pasażera, nie posiadającego potrzebnego doświadczenia, tak, że w większości przypadków pilot był zdany wyłącznie na swoje siły. Jeżeli chcemy zyskać poważniejsze wyniki w kategorii szybowców dwumiejscowych to musimy rozpocząć systematyczną pracę w tej dziedzinie. Może wartoby pomyśleć nad poważniejszym zasileniem kategorii szybowców dwumiejscowych pilotami kadry narodowej. Na razie zdecydował się inż. Skrzydlewski. Przypuszczamy, iż w ślady tego doświadczonego pilota pójdą inni nasi zawodnicy, którzy zechcą zainteresować się konkurencją, w której posiadamy duże możliwości dzięki doskonałemu sprzętowi.

*

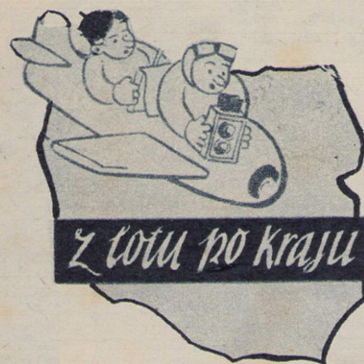
Nieodpowiedni termin zawodów i trudny teren nie dały efektownych wyników mistrzostw. Niemniej jednak tym właśnie warunkom zawdzięczamy nowe cenne doświadczenia zwłaszcza w dziedzinie taktyki przelotowej. Między innymi stwierdziliśmy, że nad lasami zawsze tworzą się prądy wznoszące nawet nad terenami podmokłymi, a najintensywniejsze noszenia występują zwykle na granicy lasów.

Spostrzeżenia te w pewnym stopniu przyczyniły się do „odkrycia" Lisich Kątów, a zwłaszcza tras północnych dla trójkątów 100, 200, 300 km.

W kilka tygodni po zawodach została ugruntowana nowa specjalność Szkoły Wyczynowej w Lisich Kątach — trasy trójkątne, a zwłaszcza 200 i 300 km — w postaci nowych rekordów światowych.

Przyszłe mistrzostwa Polski w szybownictwie rozegrane w korzystniejszych warunkach meteorologicznych pozwolą na praktyczne zastosowanie zdobytych doświadczeń i przyczynią się do uzgodnienia poglądów na sprawę szybowca wyczynowego. Ciągle jeszcze bowiem zadaniem mistrzostw szybowcowych jest nie tylko ocena wszechstronnej sprawności pilotażowej zawodnika, ale również osiągi rekordowe dążące do odkryć tajemnic atmosfery.

Prof. WŁODZIMIERZ HUMEN



Święto lotnictwa w Mrągowie

23 sierpnia br. w Mrągowie odbyła się uroczysta akademia dla uczczenia Święta Lotnictwa. Udział w akademii wzięła kadra i uczestnicy kursu skoków spadochronowych do wody oraz pracownicy CWT LPŻ.

W części artystycznej wystąpili również uczestnicy obozu m. in. kol. Zdzisław Sewczyn, który wygłosił wiersz Wasyla Małowa pt. „Pierwszy skok".

W dniach zaś 27 i 28 br. zorganizowano „Festyn Lotniczy" przy współudziale mrągowskiego ZMP. W czasie festynu odbyła się loteria książkowa z możnością wylosowania lotów pasażerskich. Jako dalsze punkty programu miało miejsce pływanie łodzią motorową po jeziorze Czos, zabawa taneczna połączona z występami artystycznymi oraz kurs skoków spadochronowych do wody (w ramach szkolenia) połączony z pokazami skoków do wody.

Tadeusz Czystaw
Mrągowo

List szybowników NRD

NIŻEJ zamieszczamy treść listu skierowanego na ręce kierownika Aeroklubu Warszawskiego, od szybowników NRD — członków sześcioosobowej ekipy, która od 16 czerwca br. przebywała na lotnisku w Warszawie i w Lisich Kątach na miesięcznym przeszkoleniu. W czasie wizyty w Polsce goście mieli za zadanie pod kierunkiem naszych instruktorów podnosić poziom swoich wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych, a przede wszystkim opanować loty termiczne, przeloty odległościowe oraz udoskonalić technikę pilotażu i poznać taktykę przelotów.

Szybownicy NRD w Aeroklubie Warszawskim.



Drogi Towarzyszu Derewiński!

Po powrocie do NRD uważamy, że nadszedł czas, aby pogłębić nasze pierwsze spotkanie pomiędzy Aeroklubem Warszawskim i Centralnym Klubem Sportu Lotniczego GST w Schonhagen. Jednocześnie pragniemy, aby nawiązany kontakt między naszymi klubami umocnił pracę i przyjaźń między naszymi dwoma organizacjami. Jesteśmy Wam wdzięczni za wspaniałe dni spędzone w Polsce, gdzie zyskaliśmy wiele doświadczeń tak przydatnych nam teraz przy budowie CKSL. Przy okazji przesyłamy Wam parę zdjęć z naszego pobytu w PRL.

Oczekując szybkiej odpowiedzi pozdrawiamy serdecznie Was i wszystkich przyjaciół.

FRITZ FLIEGAUF, ROL PETER

„Change me..."

Miało to miejsce na placu przed Pałacem Kultury i Nauki w czasie trwania Festiwalu. Tłok był naprawdę imponujący. Różnobarwne stroje dziewcząt i chłopców z wielu stron świata przyciągały oczy każdego przechodnia. Po jednej stronie placu odbywały się występy artystyczne, a po drugiej setki tańczących par kręciło się w takt rytmicznej samby.

Szliśmy w trójkę: Makula, Kubaczewski i ja. Rozmawialiśmy na tematy lotnicze związane z Festiwalem. Byliśmy ciekawi spotkania na Okęciu, na które został zaproszony Kubaczewski.

Rozmowę naszą jednak przerywa młody chłopiec w zielonkawych spodniach i niebieskiej koszulce. Ma płowe włosy i niebieskie oczy.

— „Change me..." mówi do Makuli pokazując palcem znaczek Mistrza Sportu i jednocześnie w drugiej ręce trzymając znaczek zrzeszenia sportowego.

„Change me..." powtarza jeszcze raz.

— Jestem Polakiem — odpowiada z uśmiechem Edek Makula.

— O bardzo przepraszam. A ja myślałem, że z pana jakiś zagraniczniak.

Z basenu pod „parasol"

Z małego przytulnego Radziszowa leżącego 27 km od Krakowa młoda uparta Tosia poszła w świat szukać lotnictwa. Poszła na poszukiwanie tego wszystkiego o czym marzyła od najmłodszych lat. A zaczęła dość dziwnie: od ciągłego przebywania na pływalni. Wiedziała zresztą, że chcąc latać trzeba być zdrową i wysportowaną. Woda, słońce, a przede wszystkim stały ruch zahartował młodą entuzjastkę sportu. Jasnowłosa Tosia opalona „na murzyna" wypiękniała, stała się bardziej energiczna, opanowana i zarazem uśmiechnięta. Lecz jednocześnie potężniało marzenie lat dziecięcych, które stawało się silniejsze i stanowcze.

Jeżeli dość długo nie zajmowała się modelarstwem lotniczym w Technikum, które ukończyła w Krakowie, to dlatego, że o wiele więcej ciągnęło ją latanie. Po kursie teoretycznym zaczyna wzloty szybowcowe. Ale, gdy 12 sierpnia 1953 r. wykonała pierwszy skok z samolotu, pochłonęło ją już na dobre spadochroniarstwo — sport śmiałych i odważnych, sport, który dwudziestoletniej Tosi szczególnie przypadł do serca. Od tej chwili skoki są dla niej nowym, pasjonującym przeżyciem, nową przygodą. Stara się, aby każdy następny skok spadochronowy był lepszy, styl doskonalszy a lądowanie coraz bliższe środka koła.

Nic też dziwnego, że Antoninę Chmielarczyk powołano jako jedną z trzech dziewcząt na obóz przygotowawczy przed MZSpad w Bułgarii. Nawet się nie spodziewała, że właśnie ona będzie reprezentować polskie spadochroniarki na zawodach międzynarodowych. Już podczas treningu dorównywała chłopcom. W I konkurencji MZSpad zajęła 6 miejsce, w II konkurencji uzyskała najlepszy wynik spośród 12 kobiet dwoma pięknymi skokami z 1 000 m, których średnia wyniosła 8,70 m od środka koła. Również w pozostałych konkurencjach miała dobre wyniki uzyskując w ostatecznej punktacji 9 miejsce. Najważniejsze jednak to, że startując po raz pierwszy w tego rodzaju zawodach umiała zdobyć się na ofiarność, posiadała zapał i wolę zwycięstwa.



Antonina Chmielarczyk

— Zawody były dla mnie dobrą szkołą w porównaniu techniki skoków, metod szkolenia i stylu spadania. Ponadto nawiązałam przyjacielską znajomość ze spadochroniarkami krajów biorących udział w zawodach, z którymi będę korespondować. Zdobyte doświadczenie, szczególnie od skoczków radzieckich będę mogła wykorzystać w swojej pracy instruktorskiej — mówi Chmielarczyk.

Ale Tosia się dziwnie śpieszy.

— Gdzie tak pilno? — pytam.

— Wykonać swój 87 skok — mówi z błyskiem w oczach.

Wiem, że dotychczas ma za sobą 86 skoków z samolotu. Dokoła cisza, a ona chce skakać odchodząc z lotniska. I nagle zrozumiałem, że pilno jej, ale tym razem do... wody a dokładniej mówiąc do Wisły.

— Ach, dawno nie pływałam. Trudno nie skorzystać jeżeli mam „pod nosem" wodę. Trzeba się popluskać po tak długiej podróży, bo jutro wyjeżdżam do Krakowa. Czeka mnie praca spadochronowa w aeroklubie — mówi z takim uśmiechem, jaki widzicie na fotografii.

Mal

POLSKA OPONA MODELARSKA

ZASTANAWIAJĄC się od czego rozpocząć opis pompowanych kółeczek do własnego systemu produkcji różnego typu modeli, nasuwa mi się myśl, że właśnie od tego co było powodem ich opracowania.

Ponieważ odczuwa się ogólny brak kółeczek w pracy modelarskiej, opracowałem więc kółeczka, które po przeprowadzeniu szeregu prób zdały egzamin przydatności.

Zdając sobie sprawę z tego, że nawet małe kółeczko przy modelu jeśli jest wykonane estetycznie dodaje mu należytego efektu, umieściłem na oponkach napis: „Polska opona modelarska" oczywiście z uwzględnieniem wymiarów 55 × 20, 45 × 13, 35 × 12 (mm), gdzie pierwszy wymiar oznacza średnicę a drugi grubość. Forma do wykonania kółeczek wytoczona jest z żelaza o odpowiedniej średnicy, do której wkłada się surowiec wulkanizacyjny różnego koloru (czarny lub czerwony), który po ściśnięciu wulkanizuje się przez 20 minut na zwykłym kociołku parowym otrzymując jedną połówkę.

Następnie posiadane połówki składowe czyści się na szlifierce do ponownego zwulkanizowania płaszczyzn łączących, które muszą posiadać odpowiednią szerokość wewnątrz, jak również na zewnątrz oponki. Jeśli dysponujemy dobrym klejem do gumy, możemy również złączyć te dwie części przez sklejenie w odpowiedniej formie. Zamknięte w ten sposób powietrze jest wystarczające w oponce tak, że używanie stężonego amoniaku czy nawet innych substancji, z których przez podgrzanie wytwarza się gaz



Zbigniew Matlak przy pracy nad oponami modelarskimi.

jest zbyteczne. Kiedy kółeczko prawie gotowe oczyszcza się krawędź zewnętrzną na szlifierce lub nawet obcina nożyczkami wkładając piastę kółka wytoczoną z duralu lub drewna. Obecnie, kiedy tych kilka wymiarów mam poza sobą, opracowuję kółeczka ogonowe, również pompowane o średnicy 20—25 mm, oraz małe oponki pełne do modeli redukcyjnych.

Mam nadzieję, że właśnie takie oponki wykonane prostym sposobem zaspokoją potrzeby wielu modelarzy (nawet i zagranicą), którzy niejednokrotnie mają sporo pracy przy wykonaniu kółeczek z mikroporowatej gumy czy nawet innych materiałów.

Zbigniew Matlak
Libiąż

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. Zbigniew Matlak za korespondencję pt. „Polska opona modelarska".

W odpowiedzi na naszą krytykę

W nr 27(209) „Skrzydlatej Polski" ukazała się notatka, krytykująca brak troski prezesa koła LPŻ przy Tartaku w Połcicznie ob. Cychanowicza. W związku z tym w/w przysłał do redakcji list, w którym wyjaśnia, że funkcję prezesa koła pełnił ob. Baranowicz, on natomiast, jako założyciel koła — tylko się nim opiekował. M. in. został zorganizowany kurs strzelecki, projektowano także przeprowadzenie KWWL. Kurs ten jednak nie doszedł do skutku, ponieważ KWWL-e zostały zlikwidowane. W dalszym ciągu swego listu ob. **Cychanowicz** pisze: „Kol. Knop, który napisał krytyczną notatkę, był również uczestnikiem kursu strzeleckiego. Ponieważ jednak zbyt często opuszczał on zajęcia, kurs ten ukończył z wynikiem dostatecznym. Nieprawdą jest więc, że z chwilą przejścia do pracy w ZP LPŻ w Suwałkach zapomniałem o kole. Starałem się także o przeprowadzenie kursu strzeleckiego II stopnia, ale to było niemożliwe, gdyż zbliżał się koniec roku szkolnego. Pragnę podkreślić, że kol. Knop jest także członkiem zarządu i jeżeli praca koła kuleje, to i on nie jest bez winy".



ORGAN AEROKLUBU PRL
WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Redaguje zespół. Redaktor Naczelny Jerzy R. Konieczny. Opracowanie graficzne Stanisław Kopf. Adres redakcji — Warszawa 40, ul. Długa 52 — tel. 6-61-01. Niezamówionych rękopisów i ilustracji nie zwraca się. Cena pojedyńczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zaprenumerować można u listonoszy miejskich i wiejskich oraz w agencjach i urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 10 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze. Informacji w sprawie prenumeraty opłacanej w kraju ze zleceniem wysyłki za granicę udziela oraz zamówienia przyjmuje Oddział Wydawnictw Zagranicznych PPK „Ruch", Sekcja Eksportu, Warszawa, Aleje Jerozolimskie 119. Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.

Numer podpisano do druku dnia 13 września 1955 r.
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego Zam. 5199/C
B-6-125109

Szybowiec „Czajka"

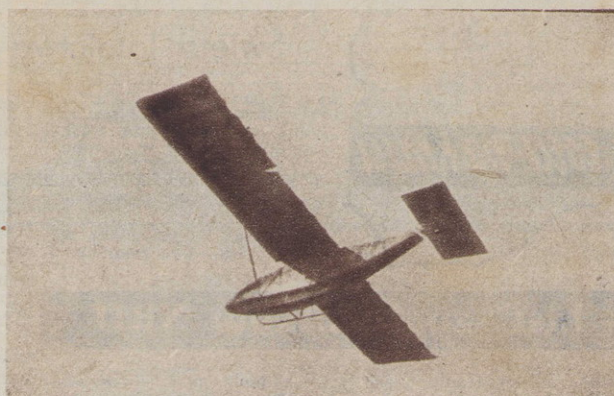
W poznańskich warsztatach kolejowych zbudowany został w 1925 r. szybowiec konstrukcji Jasińskiego i Czarneckiego. Budowa szybowca realizowana w atmosferze zbiorowego wysiłku przy pomocy finansowej kolejarzy, była prowadzona w godzinach wolnych od pracy. „Czajka" uległa jednak wypadkowi podczas pierwszego startu na II Konkursie, na skutek rzucenia silnym podmuchem wiatru o zbocze. Powierzchnie sterów były zbyt małe, aby wyrównać płatowiec podczas silnego podmuchu. O szybowcu tym brak jest w lotniczej prasie ówczesnej danych technicznych oraz fotografii, co uniemożliwiło odtworzenie rysunku.

Szybowiec „Mewa"

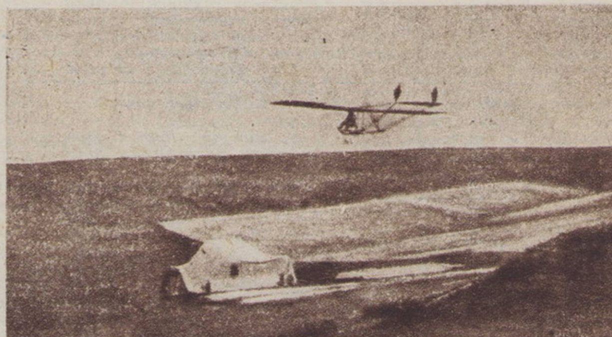
POZNAŃSCY kolejarze zbudowali również drugi szybowiec, konstrukcji pilota Bilskiego. Maszyna ta brała udział w II Konkursie Szybowców, pilotowana przez swego konstruktora. Brak jest jednak danych technicznych tego szybowca oraz fotografii. Również prasa ówczesna nie podaje, aby uzyskał on wyniki w locie zasługujące na wyróżnienie.

Szybowiec dwupłatowy

NA szczególne wyróżnienie zasługuje pierwszy i jedyny w Polsce szybowiec dwupłatowy konstrukcji inż. Walisa (znanego Czytelnikom z poprzedniej konstrukcji wykonanej w 3 pułku lotniczym). Dwupłatowiec ten był również pierwszym w Polsce szybowcem dwumiejscowym. Zbudowany został on w fabryce „Samolot" w Poznaniu. Brak jest jednak zupełnie danych technicznych oraz fotografii tej pionierskiej i nieprzeciętnej konstrukcji, co uniemożliwia odtworzenie rysunku. Szybowiec brał udział w II Konkursie.



Szybowiec „Rywal". (Zdjęcie archiwalne)



Szybowiec „Spiesz się powoli" (Zdjęcie archiwalne).

Szybowiec „Spiesz się powoli"

Zbudowany był on przez konstruktora Czechowskiego w pułku lotnictwa morskiego. Zdobył dwie drugie nagrody — za czas lotu wynoszący 48 sekund (drugi najlepszy wynik po „Misiu" inż. Bohatyrewa) oraz za wysokość 19 metrów ponad miejsce startu. Kadłub tego szybowca składał się z dwu płaskich kratownic. Przednia część kratownic stykała się w jednym punkcie przed fotelem pilota. Końce kratownic zbiegały się przy zewnętrznych żebrach statecznika poziomego. Usterzenie kierunkowe składało się z dwu stateczników i sterów kierunkowych, zamocowanych na stateczniku poziomym w punkcie węzłowym kratownic. Prostokątne skrzydła o dość dużym wydłużeniu zamocowane były na górnych podłużnicach krat kadłubowych. Brak danych tego szybowca uniemożliwia odtworzenie jego rysunku. Zachowana jedyna fotografia ilustruje jego wygląd zewnętrzny.

Szybowiec „Rywal"

Zbudowany przez konstruktora Garsteckiego był szybowcem kadłubowym podobnym z układu do „Misia" inż. Bohatyrewa. Prostokątne płaty zamocowane były do grzbietu kadłuba i podparte z każdej strony dwoma krótkimi zastrzałami. Usterzenie pionowe i poziome o obrysie prostokątnym zamocowano do poziomego zakończenia kadłuba. Brak danych geometrycznych uniemożliwia odtworzenie rysunku szybowca „Rywal". Jego wygląd ilustruje załączona fotografia.

Szybowiec „Motyl"

Zbudowany był przez koło lotnicze szkoły budowy maszyn w Poznaniu pod kierunkiem inż. Bohatyrewa. Wiadomym jest tylko, że była to konstrukcja kadłubowa, której niektóre dane geometryczne przedstawiają się następująco: rozpiętość — 10 m, głębokość skrzydła — 1,7 m, powierzchnia nośna — 17 m², długość — 6,7 m.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY ZAGRANICZNE

„JAK 12 R" — ZSRR

SAMOLOT „Jak 12-R" jest dalszą wersją popularnego w ZSRR „Jaka-12". Mieliśmy możność oglądania go na Międzynarodowych Zawodach Szybowcowych w Lesznie, w 1954 roku. Z tego też okresu pochodzi niżej zamieszczone zdjęcie. Konstrukcja samolotu, w przeciwieństwie do „Jaka-12" — metalowa. Pokrycie częściowo metalowe i płócienne. Skrzydła zmechanizowane ze stałymi skrzelami. Z lewej strony kadłuba mieszczą się drzwi przeznaczone dla samolotu w wersji sanitarnej.

„Jak 12-R" mieści 4 osoby wraz z pilotem. Znajduje on zastosowanie w aeroklubach, w lotnictwie sanitarnym, a także przy pracach agrotechnicznych. Wyposażony jest w silnik 9-cylindrowy o gwiazdowym układzie i mocy 260 KM. Silnik posiada sprężarkę.

Wymiary „Jaka 12-R" są identyczne jak „Jaka-12", podane w numerze 6 (188) z bieżącego roku. *(l)*

